Der Krieg zur See 1914-1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Der Handelskrieg mit U-Booten Bd. 1.

E. S. Mittler & Sohn / Berlin SW.

Der Krieg zur See 1914-18
Der Handelskrieg mit U-Booten
·1·
940
.4
S757
v. 1
c. 1
E.S.U.&G.

Der Krieg zur See

1914—1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung:

E. v. Mantey

Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. der Universität Kiel
Vorstand des Marine-Archivs

Der Handelskrieg mit U-Booten

Erster Band: Vorgeschichte

Mit zahlreichen Karten und Beilagen

Berlin 1932 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

Der Handelskrieg mit U-Booten

Bearbeitet von

Arno Spindler

Konteradmiral a. D.

Erster Band:

Vorgeschichte

Mit 34 Anlagen, 6 Textskizzen und 2 Tabellen

Berlin 1932 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

DEC 5'34

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.
Copyright 1932 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

940.4512
S757h
v. 1

Vorwort.

In Deutschland hat stets bei allen Kriegsvorbereitungen und Kriegsplänen der Grundsatz geherrscht, daß der Krieg ein Kampf der eigenen Wehrmacht gegen die Wehrmacht des Feindes wäre, und daß ein Einbeziehen der Zivilbevölkerung, abgesehen von den Zufälligkeiten, die jeder Krieg mit sich bringt, völlig auszuschließen sei. In der Kaiserlichen Marine gipfelten alle Kriegsvorbereitungen einschließlich des großen Bauprogramms von Großadmiral v. Tirpitz in dem Ziele einer Abwehrschlacht in dem deutschen Teile der Nordsee.

Wohl wurde damit gerechnet, daß Deutschland von England blockiert werden würde, wie dies bereits die geographische Lage der britischen Inseln mit sich brachte. Aber selbst als einige Jahre vor Kriegsausbruch die Pläne einer englischen weiten Blockade verlautbar wurden, glaubte niemand in Deutschland, daß durch eine derartige Blockade eine planmäßige Aushungerung des Deutschen Reiches, und zwar der gesamten Zivilbevölkerung, beabsichtigt sei, und daß gleichzeitig die an Deutschland angrenzenden Neutralen durch englischen Druck im gleichen Sinne beeinflußt werden könnten.

Die Engländer benötigten zu ihrem Kriegsplane die Schlacht nicht, wären aber wahrscheinlich einer solchen nicht ausgewichen, wenn die deutsche Flotte zu einem Angriff gegen die englische Küste vorgestoßen wäre. Die Unterlegenheit an Zahl der deutschen Schiffe, vor allen Dingen aber der größere Abstand von den heimischen Hilfsquellen, schien in diesem Falle ein so schwerwiegender Nachteil für die deutsche Flotte zu sein, daß sie zu einem derartigen Unternehmen bei Kriegsbeginn nicht eingesetzt werden sollte. Die von der deutschen Marine erhoffte Seeschlacht war ein Problem, das in einer Form, wie wir sie wünschten, in den ersten Kriegsmonaten nicht oder nur durch Zufall gelöst werden konnte.

Mit der systematischen Aushungerung Deutschlands durch völkerrechtswidrige Maßnahmen seitens Englands begannen die Überlegungen zur Vergeltung durch Einsatz von U-Booten gegen den englischen Handel. Ohne daß eine entscheidende Seeschlacht geschlagen war, kam der Gedanke

immer zum Durchbruch, daß es ein dringendes Erfordernis sei, nunmehr auch die Lebensadern des britischen Weltreiches zu unterbinden, um England zu zwingen, die Lebensmitteleinfuhr für Deutschland freizugeben, wenn nicht an Land sehr bald die große Entscheidung fiel. Im günstigsten Falle hoffte man, England an den Verhandlungstisch zu bekommen und den Frieden zu erstreiten.

Ein Handelskrieg mit U-Booten war in der Seekriegsgeschichte noch nicht dagewesen, das U-Boot war noch niemals in einem Kriege verwendet worden, es war auch im Völkerrecht auf das U-Boot keinerlei Bedacht genommen worden. Man betrat daher mit einem Handelskrieg mit U-Booten ein völlig unbekanntes Gebiet. Als erschwerend für die Aufstellung eines Operationsplanes zu diesem Handelskriege kam hinzu, daß das U-Boot allen höheren verantwortlichen Offizieren in bezug auf seine Leistungen und Auswirkungen aus eigener Borderfahrung nicht bekannt war.

Der für alle Kriegsmaßnahmen der Marine verantwortliche Admiralstab arbeitete trotz dieser Schwierigkeiten, solange als Zeit und Ruhe zu den Überlegungen vorhanden war, durchaus im Einvernehmen mit der politischen Leitung. Vorsichtig wurden von allen beteiligten Stellen die zu erwartenden politischen Schwierigkeiten erwogen. Als aber die öffentliche Meinung, auch zahlreiche bedeutende Gelehrte und Wirtschaftsgrößen drängten, als der Gedanke auftauchte, daß größte Eile geboten sei, weil der Schlag ausgeführt werden müßte, bevor England sich durch Einbringung der südamerikanischen Ernte für längere Zeit neu verproviantieren könne, und als gleichzeitig ein Wechsel in der Person des Chefs des Admiralstabes unmittelbar bevorstand, trat leider eine Überstürzung ein, die die sachliche Entwicklung nachteilig beeinflußte. Die politische Leitung, zwar nicht überzeugt, gab ihre Zustimmung, und der Admiralstab übernahm damit eine äußerst folgenschwere Aufgabe.

„Nur mit der Vorstellung, daß wir uns den Krieg unter allen Umständen als kein selbständiges Ding, sondern als politisches Instrument zu denken haben, ist es möglich, mit der Geschichte nicht in Widerspruch zu geraten. Der erste, der großartigste, der entschiedenste Akt des Urteils, welchen der Staatsmann und Feldherr ausübt, ist der, daß er den Krieg, welchen er unternimmt, in dieser Beziehung richtig erkennt, ihn nicht für etwas nähme oder zu etwas machen wolle, was er der Natur der Verhältnisse nach nicht sein kann. — Jeder Krieg soll vor allen Dingen nach der Wahrscheinlichkeit seines Charakters und seiner

Hauptumrisse aufgefaßt werden, wie sie sich aus den politischen Größen und Verhältnissen ergeben. Der Krieg muß als ein organisches Ganzes betrachtet werden, von dem sich die einzelnen Glieder nicht absondern lassen, wo also jede einzelne Tätigkeit mit dem Ganzen zusammenströmen und aus der Idee dieses Ganzen hervorgehen muß. So wird es vollkommen gewiß und klar, daß der oberste Standpunkt für die Leitung des Krieges, von dem die Hauptlinie ausgeht, kein anderer als der der Politik sein könne."

Diese Grundlehre von Clausewitz über den Zusammenhang zwischen Krieg und Politik wurde nicht genügend berücksichtigt.

Der breite Wirtschaftsstrom, der, dem Golfstrom vergleichbar, die britischen Inseln befruchtet und belebt, sollte eingedämmt und abgeleitet werden. Wohl wäre dies möglich gewesen, wenn alle Neutralen sich durch das Mittel der Abschreckung, hervorgerufen durch das Versenken einer Anzahl Schiffe, hätten abhalten lassen, auf England zu fahren. Gegen England allein wäre die deutsche Marine trotz ihrer geringen Machtmittel sicher zu einem Ziele gekommen. Während die Politik versuchte, den völkerrechtlichen Einwendungen und Ansprüchen der Neutralen gerecht zu werden, konnte die Marine einen Erfolg nur dann gewährleisten, wenn der Krieg in rücksichtsloser Weise „in seiner absoluten Form" geführt werden durfte. So wurden neue Konflikte heraufbeschworen, welche einerseits die Kriegführung erschwerten, andererseits den Weltbrand stärker entfachten.

Es ging um Sein oder Nichtsein von Großmächten. Wer unterlag, hatte das „Vae victis" aufs schwerste zu gewärtigen. Die Lebensenergie der beteiligten Staaten wurde zur Höchstleistung angespannt.

Was die Marine anbetraf, so war es selbstverständlich, daß die gesamte Flotte mit allen ihren Hilfsmitteln sich ganz in den Dienst der U-Boote stellte. Ohne diese starke Stütze wäre der Handelskrieg mit U-Booten überhaupt nicht möglich gewesen. Der technische Teil, nämlich der U-Bootsbau, die Ergänzung von Verlusten, die Bereitstellung der erforderlichen Torpedowaffe, konnte aber nur dann bewältigt werden, wenn große Mengen qualifizierter Kopf- und Handarbeiter aus den Landfronten zurückgezogen wurden. Dies war aber nur dann der Fall, wenn der Handelskrieg mit U-Booten von vornherein als kriegsentscheidend angesehen worden wäre; zunächst wurde aber nur mit einer Lockerung der englischen Blockade gerechnet und der Endsieg durch die Landkämpfe an der Westfront in nicht allzu ferner Zeit erhofft.

Die Vorgeschichte des U-Bootskrieges läßt klar erkennen, welche außerordentliche Verantwortung der Admiralstab und mit ihm die politische Leitung übernommen hatten.

Mit dem Beginn des Handelskrieges mit U-Booten war eine Lawine ins Rollen geraten. Auf dem Wege, den man einmal beschritten hatte, gab es ohne schweren Verlust an Ansehen kaum noch ein Zurück. Die gewaltigsten Leistungen der Technik und der Front, Leistungen, deren Größe und Umfang man bei Beginn des Handelskrieges nicht ahnte, und die niemand für möglich hielt, wurden im weiteren Verlauf vollbracht. Aber auch sie konnten ein glückliches Ende nur unter der Bedingung herbeiführen, daß „der Krieg als ein organisches Ganzes", das heißt Politik, Landkrieg und Seekrieg, einheitlich mit starker Hand geführt wurde, wobei die Politik fest am Steuerruder stand und zielsicher den Kurs des Staatsschiffes lenkte.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
1.	Die ersten Anregungen zum Handelskrieg mit U-Booten . .	1—10
2.	Englische Einstellung zu den Fragen des Seekriegsrechts . .	11—17
3.	Die Maßnahmen des englischen Handelskriegs von Beginn des Weltkriegs bis Mitte November 1914	18—25
4.	Deutsche Gegenmaßnahmen und Pläne, Oktober bis Dezember 1914	26—41
5.	Die völkerrechtliche und politische Stellungnahme der Deutschen Regierung zum U-Bootskrieg	42—57
6.	Die weitere Entwicklung im Januar 1915	58—77
7.	Die entscheidenden Tage vom 1. bis 4. Februar 1915. Das Zustandekommen des Entschlusses zum U-Bootskrieg . . .	78—94
8.	Zwischen Entschluß und Ausführung. 4. bis 22. Februar 1915	95—139
9.	Rückblick	140—147
10.	Das U-Bootsmaterial. Die militärisch-technischen Vorbereitungen und Vorbedingungen für den U-Bootskrieg	148—176
11.	Anlagen (siehe umstehendes Verzeichnis)	177—269
12.	Literatur zu den seekriegsrechtlichen Fragen und zu den englischen Handelskriegsmaßnahmen	270
13.	Personenverzeichnis	271

Inhaltsverzeichnis der Anlagen.

Seite

Anlage 1, zu Seite 2: Bericht des Führers der U-Boote vom 8. Oktober 1914 an das Kommando der Hochseestreitkräfte, betreffend Handelskrieg mit U-Booten als Vergeltung gegen Sperrung des Englischen Kanals mit Minen 177

Anlage 2, zu Seite 8: Schreiben des Kommandos der Hochseestreitkräfte vom 10. Oktober 1914 an den Chef des Admiralstabs im Hauptquartier und an den Admiralstab in Berlin, enthaltend Stellungnahme zum Bericht des Führers der U-Boote vom 8. Oktober 179

Anlage 3, zu Seite 8: Meldung des Admiralstabs vom 12. Oktober 1914 an den Chef des Admiralstabs, Stellungnahme zum Schreiben des Kommandos der Hochseestreitkräfte vom 10. Oktober 181

Anlage 4, zu Seite 9: Telegraphische Anweisung des Chefs des Admiralstabs vom 13. Oktober 1914 an den Admiralstab, betreffend Beantwortung des Schreibens des Kommandos der Hochseestreitkräfte vom 10. Oktober . . . 182

Anlage 5, zu Seite 9: Antwortschreiben des Chefs des Admiralstabs vom 24. Oktober 1914 an das Kommando der Hochseestreitkräfte 183

Anlage 6, zu Seite 9, 20: Bekanntmachung der Britischen Admiralität vom 2. November 1914 über die Erklärung der Nordsee zum britischen Seekriegsgebiet 184

Anlage 7, zu Seite 18: Britische Order in Council vom 20. August 1914 . . . 186

Anlage 8, zu Seite 18: Britische Order in Council vom 29. Oktober 1914 . . . 188

Anlage 9, zu Seite 26: Denkschrift der Deutschen Regierung vom 10. Oktober 1914, betreffend die Maßnahmen des englischen Handelskriegs 190

Anlage 10, zu Seite 10, 27: Telegraphischer Auftrag des Chefs des Admiralstabs vom 4. November 1914 an den Admiralstab, die Möglichkeit eines Handelskriegs mit U-Booten zu untersuchen 195

Anlage 11, zu Seite 10, 27: Schreiben des Chefs des Admiralstabs vom 7. November 1914 an den Reichskanzler. Vorschlag, einen Handelskrieg mit U-Booten als Vergeltungsmaßnahme gegen England und Frankreich zu eröffnen 196

Anlage 12, zu Seite 10: Schreiben des Chefs des Admiralstabs vom 7. November 1914 an den Admiralstab. Nochmaliger Auftrag, die Durchführbarkeit eines Handelskriegs mit U-Booten zu prüfen. Vorläufige Stellungnahme dazu seitens des Admiralstabs 198

Anlage 13, zu Seite 48: Gleichlautende Protestnoten der Dänischen, der Norwegischen und der Schwedischen Regierung vom 12./13. November 1914 an die bei ihnen beglaubigten Gesandten Englands, Frankreichs, Rußlands und Deutschlands gegen deren Maßnahmen im Seehandelskrieg 200

Anlage 14, zu Seite 49: Protestnote der Niederländischen Regierung vom 16. November 1914 an den Britischen Gesandten im Haag gegen die britische Nordseesperre 203

Seite

Anlage 15, zu Seite 49: Erste Protestnote des Botschafters der Vereinigten Staaten von Amerika in London vom 28. Dezember 1914 an die Britische Regierung gegen die britischen Maßnahmen im Seehandelskrieg 205

Anlage 16, zu Seite 50: Englischer Protest vom 26. September 1914 gegen den deutschen Minenkrieg 211

Anlage 17, zu Seite 50: Deutsche Erwiderung vom 7. November 1914 auf den englischen Protest gegen den deutschen Minenkrieg 214

Anlage 18, zu Seite 38: Bericht des Führers der U-Boote vom 27. Dezember 1914 an das Kommando der Hochseestreitkräfte, betreffend Durchführung einer U-Bootsblockade gegen England und Stellungnahme des Kommandos der Hochseestreitkräfte dazu vom 1. Januar 1915 an den Admiralstab . . . 217

Anlage 19, zu Seite 69: Ausarbeitung des Heidelberger Nationalökonomen Professors Dr. Levy für den Admiralstab über die wirtschaftliche Lage Englands im Falle der Blockade 225

Anlage 20, zu Seite 69: Brief des Professors Eßlen von der Berliner Handelshochschule an den Admiralstab über die Versorgung Englands mit Nahrungsmitteln 229

Anlage 21, zu Seite 69: Brief des Direktors der Discontogesellschaft Herrn Urbig an den Admiralstab über die voraussichtliche Einwirkung einer U-Bootsblockade auf das englische Wirtschaftsleben 230

Anlage 22, zu Seite 67: Meldung des Konteradmirals Behncke (Admiralstab Berlin) vom 15. Januar 1915 an den Chef des Admiralstabs 232

Anlage 23, zu Seite 71: Aus einem Brief des Generaldirektors Ballin an Admiral v. Capelle 233

Anlage 24, zu Seite 70: Denkschrift über die Durchbrechung der Handelssperre gegen Deutschland, eingereicht von Professor Max Sering und anderen Professoren der Universität Berlin 234

Anlage 25, zu Seite 70: Sammlung von deutschen Zeitungsstimmen vom Dezember 1914 bis Januar 1915 über den U-Bootskrieg 243

Anlage 26, zu Seite 106: Note des Britischen Gesandten im Haag vom 7. Februar 1915 an den Niederländischen Minister für auswärtige Angelegenheiten über das Fahren britischer Handelsschiffe unter neutraler Flagge . . 251

Anlage 27, zu Seite 106: Anweisung des Staatsdepartements in Washington an den Amerikanischen Botschafter in London vom 10. Februar 1915, gegen den Gebrauch neutraler Flaggen durch britische Handelsschiffe vorstellig zu werden 253

Anlage 28, zu Seite 106: Amerikanisches Memorandum vom 11. Februar 1915 über den Gebrauch der amerikanischen Flagge durch britische Schiffe . . . 255

Anlage 29, zu Seite 106: Antwort des Niederländischen Ministers für auswärtige Angelegenheiten vom 15. Februar 1915 auf das Schreiben des Britischen Gesandten im Haag vom 7. Februar 1915 256

Seite

Anlage 30, zu Seite 106: Der Amerikanische Botschafter in London übermittelt durch Telegramm vom 19. Februar 1915 dem Staatsdepartement in Washington ein Memorandum der Britischen Regierung über die Bekanntmachung des Deutschen Admiralstabes und den Gebrauch neutraler Flaggen auf britischen Kauffahrteischiffen 258

Anlage 31, zu Seite 110: Denkschrift der Niederländischen Regierung vom 12. Februar 1915 über die deutsche Denkschrift vom 4. Februar 1915 . . . 260

Anlage 32, zu Seite 110: Note der Dänischen Regierung, dem Deutschen Gesandten in Kopenhagen am 16. Februar 1915 überreicht 263

Anlage 33, zu Seite 110: Note der Italienischen Regierung, dem Staatssekretär des Äußeren in Berlin am 17. Februar 1915 übergeben 265

Anlage 34, zu Seite 110: Note der Spanischen Regierung, dem Staatssekretär des Äußeren in Berlin am 17. Februar 1915 übergeben 268

Verzeichnis der Textskizzen.

Nr. 1. Sperrung des östlichen Kanalausgangs durch englische Minen nach der Erklärung der englischen Admiralität vom 2. Oktober 1914 3

Nr. 2. Sperrung der Nordsee durch die Erklärung der englischen Admiralität vom 2. November 1914 21

Nr. 3. Orte der vom Oktober 1914 bis Januar 1915 durch deutsche U-Boote versenkten Handelsschiffe 33

Nr. 4. Blockadestellungen der U-Boote nach dem Vorschlag des Führers der U-Boote vom 27. Dezember 1914 39

Nr. 5. Kriegsgebiet, nach der Erklärung des Chefs des Admiralstabs vom 4. Februar 1915 137

Nr. 6. Von U-Booten zu besetzende Stationen (Entwurf des Kapitänleutnant Blum, Mai 1914) 155

1. Die ersten Anregungen zum Handelskrieg mit U-Booten.

Am 2. Oktober 1914 gab die englische Admiralität amtlich bekannt, daß sie es für notwendig befunden habe, das Fahrwasser östlich der Straße Dover—Calais zwischen 51° 15′ und 51° 40′ nördlicher Breite und 1° 35′ und 3° östlicher Länge durch Minen zu sperren, und daß es daher für Schiffe gefährlich sei, dieses Gebiet zu durchfahren[1]). Das Minenfeld in einer Ausdehnung von rund 1300 Quadrat-Seemeilen war so angelegt, daß der Ausgang des Englischen Kanals zur Nordsee fast völlig geschlossen wurde und nur noch ein schmaler Streifen an der englischen Küste innerhalb der englischen Hoheitsgewässer frei blieb. (Textskizze Nr. 1 S. 3.)

Diese einschneidende Maßnahme ist damals in der Bekanntmachung der Admiralität wie auch später in ihrer kriegsgeschichtlichen Darstellung[2]) mit rein militärischen Zwecken begründet worden: es habe in erster Linie gegolten, die über den Kanal gehenden Heerestransporte gegen die seit Ende September dort auftretenden deutschen U-Boote zu sichern. Auf deutscher Seite glaubte man, wohl nicht zu Unrecht, daß die feindliche Kriegführung mit ihrem Vorgehen noch ein anderes Ziel verfolge: man sah das Sperren des Kanals als ein Glied in der Reihe der englischen Seekriegshandlungen an, die seit den ersten Wochen des Krieges auf eine Überwachung des nach Deutschland und seinen Nachbarländern gehenden Handels gerichtet waren. Tatsächlich wurde durch das Verriegeln des zur Nordsee führenden Hauptfahrwassers erreicht, daß der ganze Strom der durch den Kanal nach der Deutschen Bucht, nach Holland und den nordischen Staaten bestimmten Schiffe nun genötigt war, seinen Weg durch die Enge der Downs zu nehmen, wo kein Schiff englischer Durchsuchung entgehen konnte. Durch Sände gegen Angriffe deutscher U-Boote geschützt, konnten die englischen Wachfahrzeuge dort in dem sicheren Küstengewässer gefahrlose und zuverlässige Aufsicht über die neutrale Schiffahrt ausüben.

Für die Verwendung der deutschen U-Boote hat jene Bekanntgabe der Admiralität vom 2. Oktober insofern eine geschichtliche Bedeutung er-

[1]) Marine-Archiv. Der Krieg zur See 1914—1918. Nordsee, Band 2, S. 132 ff., sowie daselbst Anlage 12 und 13.

[2]) Corbett, Naval Operations, Band 1, S. 182/183.

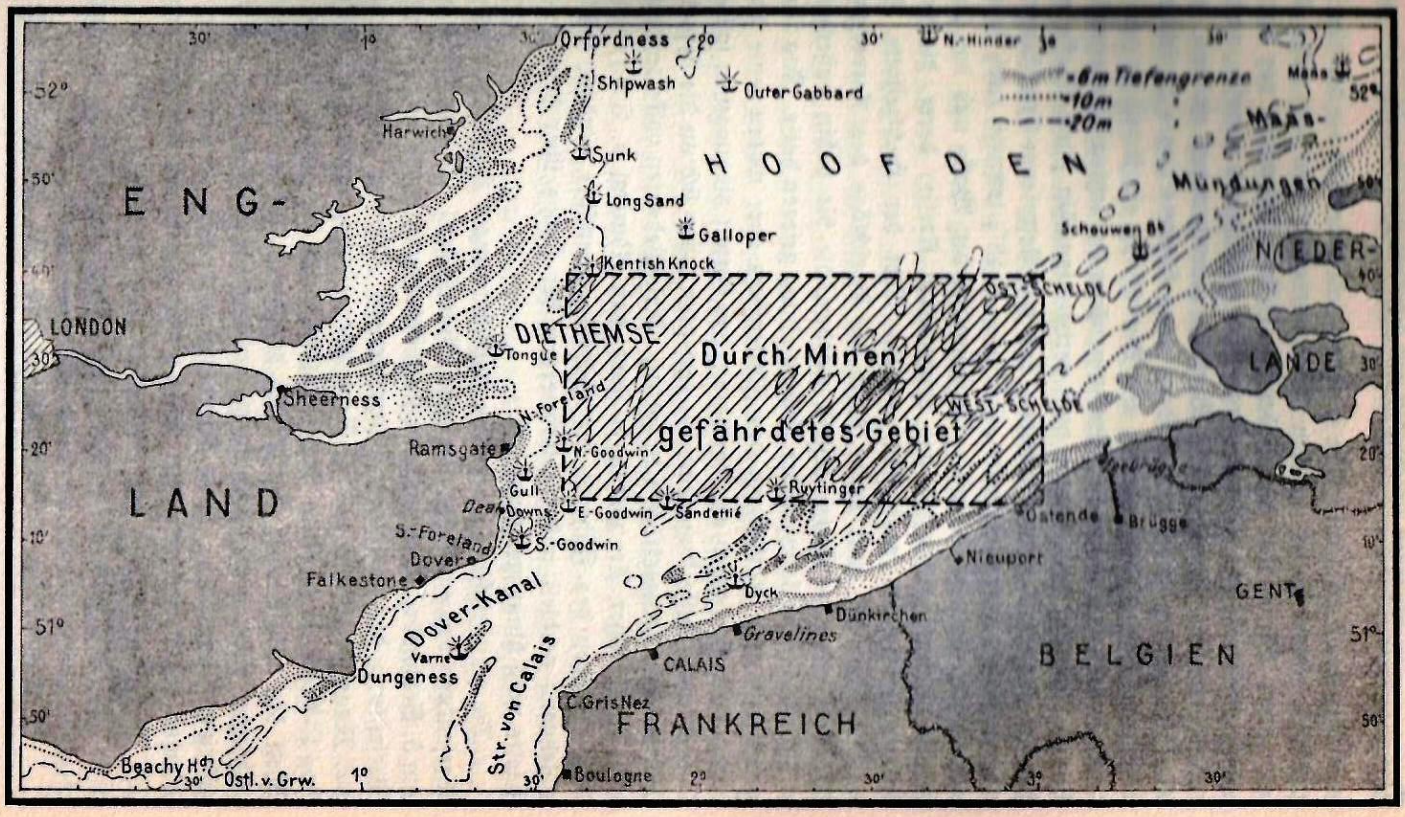
langt, als dadurch der Anstoß zu dem ersten urkundlichen Meinungsaustausch zwischen den leitenden Stellen der deutschen Marine über den Gedanken eines Handelskrieges mit U-Booten gegeben wurde. Der Führer der dem Kommando der Hochseestreitkräfte unterstellten U-Boote, Korvettenkapitän Bauer, legte dem Flottenkommando am 8. Oktober 1914 einen Bericht[1]) vor, in dem er auf die Gefahr hinwies, die die angekündigten feindlichen Sperren für die im Gange befindlichen U-Bootsunternehmungen nach dem Englischen Kanal darstellten. Ferner aber schien ihm das Legen von Minen in einem großen internationalen Schiffahrtswege gegen eine völkerrechtliche Abmachung der II. Haager Konferenz zu verstoßen[2]), so daß Vergeltungsmaßnahmen gerechtfertigt wären. Korvettenkapitän Bauer beantragte daher, der Englischen Regierung mitzuteilen: „Wenn die völkerrechtswidrige Sperrung des Kanals nicht in bestimmter Zeit rückgängig gemacht wird, wird deutscherseits als Vergeltungsmaßregel der Handelskrieg mit U-Booten an allen englischen Küsten eröffnet." Damit würde entweder erreicht werden, daß der Kanal wieder frei würde, oder es würde sich in dem Handelskrieg ein vollwertiger Ersatz für den Angriff auf die englisch-französischen Kanaltransporte bieten.

Es sei hier eingeschaltet, daß es für die Verwendung der U-Boote zum Handelskrieg einer besonderen Erlaubnis bedurfte; denn die einschlägige Bestimmung der Prisenordnung schrieb für die Ausübung des Handelskrieges vor: „Die Kommandanten S. M. Kriegsschiffe haben während der Dauer eines Krieges das Recht, feindliche und neutrale Kauffahrteischiffe anzuhalten, zu durchsuchen und die auf ihnen befindlichen feindlichen und neutralen Güter zu beschlagnahmen und ausnahmsweise zu vernichten." — Aus dieser Ausnahme mußte bei einem Handelskrieg mit U-Booten in Anbetracht der Eigenart dieser Kriegsfahrzeuge eine Regel werden, wie später ersichtlich werden wird.

Mit seinem Antrag legte der Führer der U-Boote einen Gedanken schriftlich nieder, der ihn bereits längere Zeit beschäftigte. Seit Mitte August hatte Korvettenkapitän Bauer bei dem Kommando der Hochseestreitkräfte mehrmals in persönlichem Vortrag auf die Möglichkeit hingewiesen, mit U-Booten den feindlichen Handel zu schädigen. Die Seeverbindungen seien die verwundbarste Stelle Englands und die U-Boote gäben eine Möglichkeit, diese Verbindungen abzuschneiden, ohne daß ein Entscheidungskampf der Flotten um die Seeherrschaft auszufechten wäre. — Die An-

[1]) Anlage 1.
[2]) Artikel 3 des VII. Abkommens der II. Haager Konferenz vom 18. Oktober 1907.

Textskizze Nr. 1. Sperrung des östlichen Kanalausgangs durch englische Minen nach der Erklärung der englischen Admiralität vom 2. Oktober 1914.



regungen des Korvettenkapitän Bauer bedeuteten für die deutsche Marine praktisch etwas Neues. Ihren Kriegsvorbereitungen lag nichts der Art zugrunde. Weder war für die deutsche U-Boot-Baupolitik vor dem Kriege ein Handelskrieg mit U-Booten irgendwie bestimmend gewesen, noch waren manövermäßige Übungen oder Versuche unternommen worden, um über die Eignung der Boote zum Führen eines Handelskrieges hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit, Bewaffnung und Ausrüstung ein Urteil zu gewinnen[1]). In dem großen Rahmen der Flottenmanöver der letzten Friedensjahre war das U-Boot im übrigen eine noch verhältnismäßig junge Waffe gewesen, die sich mit ihren Hauptvertretern, den mit Petroleum-Explosionsmotoren ausgerüsteten älteren Booten „U 5" — „U 18", technisch noch keineswegs ausreichend bewährt hatte[2]). Die Kenntnis der Waffe und das Zutrauen zu ihr konnten außerhalb des beschränkten Kreises derer, die sie handhabten, noch nicht groß sein. — Der Chef der Hochseeflotte, Admiral v. Ingenohl, war daher durch die Vorschläge des Korvettenkapitän Bauer vor eine Frage gestellt worden, die bis dahin außerhalb aller militärischen Erwägungen der Flottenleitung gelegen hatte. Das Ausschlaggebende für die Einstellung des Flottenchefs aber waren seine grundsätzlichen Bedenken gegen ein Verfahren, das darauf hinausgehen sollte, feindliche Handelsschiffe kurzerhand zu versenken, ohne sich an die hergebrachten Formen des Kreuzerkrieges zu halten. Diese Bedenken völkerrechtlicher und rein menschlicher Art waren so stark, daß Admiral v. Ingenohl sich dem Drängen des Führers der U-Boote gegenüber zunächst vollkommen ablehnend verhielt und die Erörterung der Frage über den Bereich der Flotte nicht hinausgelangen ließ.

Die militärischen Erfolge von Kapitänleutnant Hersing mit „U 21", Versenkung des englischen Kreuzers „Pathfinder" vor dem Firth of Forth am 5. September 1914, und von Kapitänleutnant Weddigen mit „U 9", Versenkung der englischen Panzerkreuzer „Aboukir", „Hogue", „Cressy" bei Maas Feuerschiff am 22. September 1914[3]), hatten die Wertschätzung des U-Boots in höchstem Maße gesteigert und mit einem Schlage in aller Welt die unbestimmte Vorstellung begründet, der neuen Waffe sei vorbehalten, einen noch gar nicht zu ermessenden Einfluß auf die Seekriegführung auszuüben. Diese Wendung war wohl geeignet, den Bestrebungen des Korvettenkapitän Bauer für die kommende Zeit den Boden

[1]) Vgl. Abschnitt 10.

[2]) Die Boote „U 1" — „U 4" waren Versuchsboote; sie wurden kaum in der Front verwendet, sondern dienten Ausbildungszwecken.

[3]) Marine-Archiv. Der Krieg zur See 1914—1918. Nordsee, Band 2, S. 7 und 49.

zu bereiten. Doch es war auch nicht zu verkennen, daß jene ersten Aufsehen erregenden U-Bootserfolge Fernerstehenden den Blick für das Erreichte und das Erreichbare getrübt hatten.

Bei nüchterner Einschätzung stellte sich die Lage für die deutschen U-Boote nach Verlauf der beiden ersten Kriegsmonate folgendermaßen dar: Die Erfolge von „U 21" und „U 9" waren der Überraschung eines noch unvorsichtigen Gegners zu verdanken. Der Gefechtswert des versenkten englischen Schiffsmaterials war nicht bedeutend. Den zwei glücklichen Unternehmungen standen bis Ende September mehr als 50 U-Bootsfahrten gegenüber, die Menschen und Material voll angespannt hatten, aber ohne jedes Ergebnis und nicht ohne Verluste verlaufen waren[1]). Vom Feinde war meist überhaupt nichts in Sicht gekommen. In dem weiten Seeraum der Nordsee verlor sich das einzelne U-Boot mit seiner geringen Geschwindigkeit und beschränkten Sichtweite. Die eigentliche Kampfkraft des Gegners, seine Schlachtflotte, war dank der planmäßigen Zurückhaltung der englischen Flottenführung unberührt geblieben. Auch die schon im September 1914 begonnenen Versuche, die U-Boote der Hochseeflotte zur Entlastung der deutschen Landfront gegen die nach Frankreich über den Englischen Kanal gehenden Transporte anzusetzen, hatten noch zu keiner nachhaltigen Schädigung des Gegners geführt. Starke Bewachung auf dem engen Seegebiet machte es den Booten im Kanal unmöglich, aufzutauchen, um die militärische Eigenschaft der äußerlich als solche nicht erkennbaren Transportschiffe durch Anhalten und näheren Augenschein festzustellen. Die Ermächtigung aber, alle Dampfer, die die französischen Kanalhäfen anliefen, ohne Warnung und Untersuchung zu vernichten, mit der Sicherheit, dabei auch manches Kauffahrteischiff zu treffen, — diese Ermächtigung politischen Einschlags bestand nicht. Dazu war nun, nach dem 2. Oktober, die Gefährdung der U-Boote durch die englischen Minensperren auf dem Anmarsch zum Kanal gekommen, eine Gefahr, die zunächst nicht gering zu schätzen war. Die Tätigkeit der deutschen U-Boote hatte somit, wenn sie auch von der feindlichen Flotte als eine ernste Bedrohung empfunden wurde, der diese durch ein nachteiliges Rückverlegen der strategischen Aufstellung Rechnung tragen mußte, — ein befriedigendes Ergebnis, in dem Sinne eines Kräfteausgleichs, bisher nicht gehabt. Je mehr der Gegner künftig sein Verhalten und seine Abwehr auf die neue Waffe einstellte, desto ungünstiger mußten die Aussichten für diese werden.

[1]) Bezüglich U-Bootsverluste vgl. Abschnitt 10.

Dagegen berichteten die im August und September von den verschiedenen Stellen der englischen Küste zurückkehrenden U-Bootskommandanten immer eindrucksvoller, daß dort ein ununterbrochener Handelsverkehr nach den feindlichen Häfen strömte. Während die Wege zu den großen deutschen Nordseehäfen wie ausgestorben waren, zählte beispielsweise der Kommandant von „U 22", Kapitänleutnant Hoppe, am 24. September im Firth of Forth im Laufe des einen Tages etwa 100 ein- und auslaufende Dampfer.

Seeherrschaft ist Sicherheit der Seeverbindungen. Die Bedeutung dieses Satzes konnte nicht anschaulicher vor Augen geführt werden als durch das Bild, das sich auf den Handelsstraßen vor den Sehrohren der U-Bootskommandanten abrollte. Es ist nur natürlich, daß dieses unmittelbare Erleben einer Grunderfahrung des Seekriegs den Gedanken wecken mußte, der Angriff auf die Seeverbindungen des Gegners, auf den Handel, aus dem er letzten Endes seine Kraft schöpfte, würde das gegebene Feld der Tätigkeit für die U-Boote sein, wäre eine unendlich lohnendere Aufgabe, als durch Wochen und Monate die feindliche Flotte in ihrer Zurückgezogenheit zu suchen. In solcher Erkenntnis schrieb Kapitänleutnant v. Hennig, der mit „U 18" als Erster am 27. September in den Englischen Kanal eingedrungen war und sich mit dem getauchten Boot 4 Stunden dicht vor der Moleneinfahrt des Hafens von Dover beobachtend aufgehalten hatte, in sein Kriegstagebuch: „Zahlreiche Handelsdampfer passierten von und nach den Downs. Nach meiner Ansicht würde das Versenken einiger Handelsdampfer durch U-Boote eine vielleicht ungeahnte Wirkung auf die öffentliche Meinung und das wirtschaftliche Leben in England ausüben. Die Durchführung wäre jedenfalls weniger schwierig als das Legen von Minensperren." Diese und ähnliche, in mündlichen Meldungen oft wiederkehrende Berichte der ihm unterstellten Offiziere bestärkten den Führer der U-Boote darin, seine Bemühungen bei dem Flottenkommando nicht aufzugeben. Mit Recht sah er es als seine militärische Pflicht an, für die wirksamste Ausnutzung der ihm anvertrauten Waffe einzutreten und auf Weiterverfolgung und eine bis ins Letzte gehende Prüfung dieser bedeutsamen Frage zu drängen. Als daher die Ankündigung der englischen Admiralität vom 2. Oktober bekannt geworden war, hatte Korvettenkapitän Bauer die Gelegenheit für günstig gehalten, seinen mehrfachen mündlichen Vorstellungen beim Flottenkommando den erwähnten schriftlichen Antrag folgen zu lassen, dessen Begründung er für geeignet hielt, die Bedenken des Flottenchefs zu beseitigen.

Der Plan, den sich der Führer der U-Boote für die militärisch-

technische Anlage eines Handelskrieges mit den verfügbaren Mitteln entworfen hatte, gründete sich auf das, was er den Berichten seiner Kommandanten entnommen hatte. Die Boote waren danach in den Gewässern um England an Punkten auszulegen, wo sich nach den gemachten Beobachtungen der Schiffsverkehr zum Ansteuern der Küste und vor den Häfen zusammendrängte. Von den 21 U-Booten, welche Anfang Oktober 1914 für den Nordseekrieg zur Verfügung standen, waren 12 ältere Boote mit Petroleum-Explosionsmotoren, 9 neuere Boote mit Dieselmaschinen ausgerüstet[1]). Von den Petrolbooten konnte wegen der geringeren Betriebssicherheit ihrer Maschinen nur eine Seeausdauer von etwa 8 Tagen erwartet werden; für sie waren als Tätigkeitsgebiete die Gewässer an der englischen Ostküste und der Kanal gedacht. Den Dieselbooten wurde bereits ein Fahrbereich bis vor die Häfen der englischen Westküste zugetraut[2]). Mit starker feindlicher Bewachung in dem Verwendungsgebiet der U-Boote — Nähe der Küste — wurde nach den vorliegenden Erfahrungen gerechnet. Aus diesem Grunde und wegen der langen Tauchzeit, die damals noch 3 bis 5 Minuten betrug, wurde eine Tätigkeit der U-Boote über Wasser zum Anhalten und Untersuchen von Handelsschiffen gar nicht in Erwägung gezogen. Voraussetzung für den Handelskrieg war vielmehr die Ermächtigung, feindliche Handelsschiffe wie Kriegsschiffe ohne Warnung durch Torpedoschuß des getauchten U-Boots zu versenken. Neutrale Schiffe glaubte man im allgemeinen von feindlichen unterscheiden zu können, wenn auch Verwechslungen für möglich gehalten wurden. Über die angenommene Wirkung spricht sich der Antrag des Führers der U-Boote nicht aus. Die Verwendung von U-Booten gegen den Handel des Feindes hatte keinerlei Vorgang in der Kriegsgeschichte; man stand vor etwas ganz Neuem, Ungewissem. Eine Reihe von Schiffen würde in einigen Tagen spurlos verschwinden, die Schiffsbesatzungen in den Häfen würden sich weigern, in See zu gehen; eine panikartige Abschreckung dieser Art wurde für möglich gehalten. Von ihr erwartete man in erster Linie einen Erfolg. Ziffernmäßig, etwa nach der Zahl der Boote und ihrer Torpedos, war ein solcher nicht zu veranschlagen. Berechnungen über das zu erwartende Versenkungsergebnis fehlen daher. Die U-Boote sollten

---

[1]) 12 Petrolboote: „U 5—12", „U 14", „U 16—18"; 9 Dieselboote: „U 19—22", „U 24", „U 27—30". — Nähere Angaben über das U-Bootsmaterial sind in Abschnitt 10 enthalten.

[2]) Die erste Fahrt westlich um Irland und England machte „U 20" vom 10. bis 20. Oktober 1914. — Vgl. Marine-Archiv. Der Krieg zur See 1914—1918. Nordsee, Band 2, S. 165.

nicht den Krieg entscheiden. Sie sollten jedoch so verwendet werden, daß sie ihr Äußerstes zum Gesamterfolg aller Waffen des Seekriegs beitrugen. Das war der militärische Gedanke, der dem Vorschlag des Führers der U-Boote zugrunde lag.

Der schriftliche Antrag des Korvettenkapitän Bauer vom 8. Oktober fand bei dem Chef der Hochseeflotte nicht mehr grundsätzlichen Widerstand. Konteradmiral Eckermann, Chef des Stabes der Flotte, und Kapitän zur See Seebohm, der Leiter der Operationsabteilung, hatten sich inzwischen den Vorstellungen des Führers der U-Boote nachdrücklich angeschlossen. Die Idee des U-Bootskrieges hatte sich, von der U-Bootsfront ausgehend, im Offizierkorps der Flotte verbreitet und war nun auch von verschiedenen Seiten an den Flottenchef herangetragen worden. Admiral v. Ingenohl glaubte sich jetzt der Weitergabe des ihm vorgelegten Berichtes nicht mehr verschließen zu dürfen und übersandte ihn dem Chef des Admiralstabes, Admiral v. Pohl, im Großen Hauptquartier, sowie dem Admiralstab in Berlin. In seinem Begleitschreiben vom 10. Oktober[1]) beschränkt sich das Flottenkommando im wesentlichen auf das Ersuchen, den Plan auf seine Durchführbarkeit jetzt oder später zu prüfen. Einer eigenen Stellungnahme enthält sich der Flottenchef, „da in erster Linie politische und völkerrechtliche Erwägungen, namentlich auch Rücksichten auf die Stimmung der neutralen Mächte, mitsprechen". Vom militärischen Standpunkt aus, der die rücksichtslose Bekämpfung des Gegners fordere, wird unter Anlehnung an die Berichte der U-Bootskommandanten hervorgehoben, daß der Kampf gegen den englischen Handel den Feind an seiner empfindlichsten Stelle fassen würde und „die Folgen der Vernichtung eines oder des anderen Dampfers an den Hauptverkehrsstellen innerhalb der feindlichen Hoheitsgrenzen gar nicht abzusehen wären".

Der Chef des Admiralstabes, von der Stimmung bei der Flotte durch einen kurzen Aufenthalt in Wilhelmshaven am 3. Oktober unterrichtet, war durch seine Stellung zur obersten Kriegsleitung gehalten, der völkerrechtlichen und politischen Seite militärischer Kriegsmaßnahmen anders gegenüberzustehen als die Führer der Front, denen ungehemmter Einsatz aller Kampfmittel erstes Gebot sein muß. In dem Versenken feindlicher Handelsschiffe ohne Warnung, mit der unvermeidlichen Gefährdung von Nichtkämpfern, von neutralen Menschenleben und neutralem Gut, sah Admiral v. Pohl in Übereinstimmung mit seinem beratenden Stabe[2])

[1]) Anlage 2. — [2]) Anlage 3.

„eine scharfe Verletzung des Völkerrechts", die durch die „bisher englischerseits vorgekommenen Fälle von Völkerrechtsbruch noch nicht gerechtfertigt" sei. Das vom Führer der U-Boote zum Anlaß seines Antrags genommene Sperren des Kanals durch englische Minen konnte nicht unbedingt als Verletzung internationalen Rechts bezeichnet werden. Ohne mit den politischen Reichsstellen oder der Obersten Heeresleitung in Erörterungen einzutreten, lehnte daher Admiral v. Pohl durch Telegramm vom 13.[1]) und Schreiben vom 24. Oktober[2]) das Weiterverfolgen der Angelegenheit „wenigstens zur Zeit" ab. Zwischen den Zeilen der Ablehnung aber ist zu lesen, wie militärischer Tatwille mit rechtlichen und politischen Bedenken im Widerstreit lag, und tritt der Gedanke hervor, der Antrag des Kapitän Bauer würde hiermit wohl nur seinen vorläufigen Abschluß gefunden haben, der Handelskrieg mit U-Booten, der „unter Umständen sogar England zum Frieden zwingen könnte", komme doch als ein „äußerstes Mittel" der Vergeltung in Betracht, falls schwerwiegende Verletzungen des Völkerrechts von feindlicher Seite eine solche Maßnahme herausforderten. Dieser Gedanke sollte sehr bald neue Nahrung erhalten.

Schon wenige Tage später, am 2. November 1914, erklärte die englische Admiralität unter dem anfechtbaren Vorwande, durch die Art der deutschen Minenkriegführung dazu veranlaßt zu sein, die ganze Nordsee als gefährdetes Kriegsgebiet[3]), „warnte" die neutrale Schiffahrt unter schwerer Drohung vor dem Befahren der Nordsee außerhalb bestimmter langwieriger Umwege, die unter englischer Aufsicht standen, und sperrte damit praktisch den Zugang zu den deutschen Nordseehäfen, ohne daß eine rechtsgültige Blockade bestand. Dieser gewalttätige Eingriff in die Freiheit des Handels mußte aller Welt das Ziel der englischen Kriegführung und ihre Willkür in der Wahl der Mittel enthüllen. Jede Schiffsladung, die durch die Nordsee ging, sollte unter außerordentlicher Behinderung der Schiffahrt englischer Durchsuchung unterworfen und an einer Verwendung zu Nutzen Deutschlands verhindert werden. Eine in der Kriegsgeschichte noch nicht dagewesene Art der Blockierung wurde eröffnet, die allem völkerrechtlichen Brauch und bindendem Vertrage widersprach. Jetzt schwanden die Bedenken des Admirals v. Pohl; den soeben noch abgelehnten Vorschlag des Führers der U-Boote nahm er auf und setzte sich unverzüglich dafür ein, Gleiches mit Gleichem zu vergelten: England durch

[1]) Anlage 4. — [2]) Anlage 5.

[3]) Anlage 6. — Das Sperren eines Seegebiets durch die Erklärung eines Kriegführenden, daß es als gefährdetes Kriegsgebiet — military area — zu melden sei, war eine Seekriegsmaßnahme, die im Völkerrecht keine Begründung fand.

U-Boote für blockiert zu erklären[1]). Die Absicht des Gegners trete deutlich zutage, Deutschland wirtschaftlich zu vernichten; ohne Schonung der Neutralen wende er dazu völkerrechtswidrige Mittel an. Deutschland sei daher in der Abwehr genötigt, zu der gleichen Waffe zu greifen. Den in Mitleidenschaft gezogenen Neutralen aber müsse vor Augen geführt werden, in welcher Zwangslage sich Deutschland befinde, und daß England es sei, das den ersten Schritt vom Wege des Rechts zur Verschärfung des Seekrieges getan habe.

So traten schon in den ersten Gedankengängen, die zu dem Handelskrieg mit U-Booten führten, seine Beziehungen zu den Grundsätzen des internationalen Rechts im Seekriege maßgebend hervor, zu den Grundsätzen vor allem, die den neutralen Staaten einen Anspruch gaben auf Schutz ihres Seehandels gegen unbegrenzte Eingriffe der Kriegführenden. Während seiner ganzen Dauer blieb der U-Bootskrieg verhängnisvoll verkettet mit diesen Rechtsfragen, die sich zu den schwersten politischen und militärischen Fragen für die deutsche Kriegführung auswuchsen. Ebenso deutlich ist schon in dem ersten Zustand des Wägens zu erkennen, wie es vorangegangene englische Maßnahmen waren, die den Plan des deutschen U-Bootskrieges zur Reife brachten, daß wieder, wie von jeher, die englische Seemacht bestimmend war für die Formen des Seekriegs und die Gestaltung des Seekriegsrechts.

---

[1]) Anlagen 10, 11 und 12. Vgl. auch S. 27.

2. Englische Einstellung zu den Fragen des Seekriegsrechts.

„Das Völkerrecht ist immer sehr dehnbar gewesen. Neutrale und Kriegführende mit geringen Seestreitkräften haben immer Konterbande- und Blockadegesetze herbeizuführen getrachtet, die das äußerste Minimum an Eingriffen gegen den Handel bedeutet hätten. Auf diesem Standpunkte beharrten daher auch diesmal die Deutschen und die Neutralen. Ein Kriegführender mit einer übermächtigen Flotte hat immer noch nach einer Auslegung des Völkerrechts gesucht, die ein Maximum an Eingriffen gegen Güter, die voraussichtlich den Feind erreichen könnten, rechtfertigte. Diesen Standpunkt nahmen natürlich Großbritannien und die Verbündeten infolge ihrer Übermacht zur See ein. Die britische Haltung in dieser Frage war nicht immer die gleiche gewesen. Wenn wir zu den Neutralen gehört hatten, bestritten wir natürlich das von den Kriegführenden in Anspruch genommene Rechte weitest gehender Eingriffe[1])."

Mit diesen wenigen Worten entwirft der Mann, der von 1906 bis in den Weltkrieg hinein die auswärtige Politik seines Landes leitete, Lord Edward Grey, ein Bild von dem Wesen des Seekriegsrechts, wie englische Augen es sahen. Der englische Staatsmann kennzeichnet dieses Recht als etwas „Dehnbares"; er weist auf das Streben des Stärkeren hin, das Recht „auszulegen"; er hebt die Gegensätze der Interessen hervor, die einem Rechtsausgleich entgegenstehen, die der Neutralen gegen die der Kriegführenden, die der überlegenen Seemacht gegen die der zur See Schwachen, — Interessen, die die englische Seemacht „natürlich" wechselnd wahrnimmt, je nachdem, ob sie selbst kriegführend ist oder neutral.

Durch mehr als 200 Jahre, von der Zeit der spanischen Armada bis Trafalgar, hat England gegen die europäischen Festlandstaaten, die neben ihm eine Zeitlang Seegeltung behaupteten — Spanien, Holland, Frankreich —, um die Vorherrschaft zur See gekämpft, und ist aus diesem Ringen schließlich als der alleinige „Kriegführende mit einer übermächtigen Flotte" hervorgegangen, als die einzige Macht, die in der Tat, solange sie Krieg führte, „immer nach einer Auslegung des Völkerrechts gesucht hat, die ein Maximum an Eingriffen gegen Güter rechtfertigte, die

[1]) Lord Edward Grey. „Fünfundzwanzig Jahre Politik. 1892—1916." Übersetzung bei Bruckmann. München 1926.

voraussichtlich den Feind erreichen könnten." Das Seebeuterecht, das Konterbande- und das Blockaderecht[1]) waren die Rechtstitel, aus denen durch Dehnung und weiteste Auslegung England die Waffen seiner Kriegführung formte. Feindliches Gut zu nehmen, wo es auf See anzutreffen war, unter feindlicher Flagge oder unter neutraler, wurde als unantastbares Seebeuterecht verfochten. Um neutrales Gut in gleicher Weise der Nutznießung des Feindes zu sperren, wurden von England, kriegsrechtlich betrachtet, zwei Wege gewählt. Man erklärte, das Zuführen neutraler Waren zu feindlichem Hafen habe in jedem Falle Wirkung und Sinn einer Unterstützung der feindlichen Kriegführung, wenn nicht seiner bewaffneten Macht, so doch des Volkes als Ganzem in der Fähigkeit des Aushaltens. Diese erweiterte englische Deutung des Konterbandegedankens war an sich schon ausreichend, um eine Handhabe für den Zugriff auf jede neutrale Schiffsladung zu geben, die für den Feind bestimmt war. Der andere Weg war der einer Blockade, die ihre Gegner seitdem die „englische Blockade" genannt haben. Was alter Kriegsbrauch der räumlich begrenzten, der Belagerung einer Festung entsprechenden Blockade an Rechten einräumte, das Verbieten jeglichen Verkehrs in dem blockierten, durch Streitkräfte bewachten Gebiet, das Verfolgen jedes Blockadebrechers, das übertrug England in seinem großen Kampf gegen das unter dem Zwang Napoleons zusammengeschlossene Festland auf eine ins Übermaß gesteigerte Verkehrssperre, die es über weite Meeresteile und zuletzt fast über alle europäischen Gewässer verhängte. England blockierte, ohne seine Flotte den Gefahren der feindlichen Küste auszusetzen, durch seine geographische Lage und im übrigen durch eine Verkündung auf dem Papier, hinter der drohend und einschüchternd die überlegene englische Seemacht stand. Neutrale Seehandelsstaaten taten sich — 1780 und 1800 — zur „bewaffneten Neutralität" gegen die vernichtende Vergewaltigung ihres Handels zusammen, Napoleon ersann den großen Plan der Kontinentalsperre, „da es im Naturrechte liegt, die Waffen zu gebrauchen, die der Feind gebraucht". Aber das Inselreich behauptete sich und behauptete gegen den entrüsteten Widerspruch und die Rechtsverwahrung des nur zu Lande mächtigen Festlandes den Anspruch auf sein eigenes Seerecht.

Aus der Geschichte jener Zeit hat sich in England die Auffassung gebildet, die sich vererbte und fortlebte, daß die See das Festland überwunden habe und wieder überwinden werde, daß der Widerstand von

[1]) Das deutsche Wort „Bannware" für „Konterbande" hat sich in der Fachliteratur nicht eingebürgert.

Armeen zusammenbricht, wenn die Wirtschaft des Landes und der Kriegswille des Volks erliegen. Wirtschaft und Volk, denen das Lebensnotwendige über See zuströmt, bleiben überlegener Seegewalt ausgeliefert.

Im Widerspruch zu solcher Überlieferung setzte sich in der hundertjährigen Zeitspanne, die zwischen dem Sturz Napoleons und dem Ausbruch des Weltkrieges liegt, eine auffallende Wandlung in der englischen Politik durch. Englands Vorherrschaft auf dem Meere blieb unangefochten. Keine ebenbürtige Flottenmacht erstand, die die Interessen Englands ausschließlich auf Krieg gerichtet hielt. Eine Neuordnung vollzog sich unter den europäischen Staaten; aus schroffem Gegenüberstehen wurde politisches Anschließen und Verständigen. Liberale Kabinette kamen in England, mit anderer Weltanschauung, anderen Gedanken über Krieg und Kriegsrecht. Gründe dieser Art mögen zusammen von Einfluß gewesen sein, um eine Annäherung Englands an die Seerechtsauffassung zu bewirken, die es früher bis zum äußersten bekämpft hatte.

„England . . . hat während des Konflikts, welcher jetzt gerade aufgehört hat, zum Vorteil der Neutralen auf Grundsätze verzichtet, die es bis dahin unveränderlich aufrechterhalten hatte. England ist geneigt, endgültig auf sie zu verzichten . . . Der Zustand unserer Zivilisation und Menschlichkeit erfordert, daß ein Ende gemacht wird mit einem System, das nicht mehr zu unserer Zeit gehört."

So lautete es in der Erklärung, die die Regierung Palmerston nach dem Krimkrieg durch ihren Vertreter zur Pariser Konvention vom 16. April 1856 abgeben ließ.

„Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut mit Ausnahme der Kriegskonterbande."

„Die Blockaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam (effektiv) sein, d. h. durch eine Streitmacht aufrechterhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes wirklich zu verhindern."

Diese beiden Grundsätze der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 erhielten, neben anderen, die bindende englische Unterschrift. Feindliche Ladung auf neutralem Schiff sollte künftig vor dem Zugriff Kriegführender geschützt sein. Die Blockade war als ein örtlich begrenztes Verkehrsverbot erklärt, das nur so weit rechtswirksam sein sollte, als der Kriegführende in der Lage war, innerhalb eines bestimmten Teiles des Kriegsschauplatzes

durch militärische Machtmittel seinem Verbot tatsächlich Geltung zu verschaffen. Seebeute- und Blockaderecht hatten die lange erstrebte Beschränkung erfahren.

Eine feste Umschreibung des Begriffs Kriegskonterbande war durch die Pariser Deklaration nicht erfolgt, und es blieb Kriegführenden die Möglichkeit offen, das errungene Ergebnis hinfällig zu machen auf dem Umwege einer willkürlichen Auslegung des Konterbandebegriffs.

Aber in dem gleichen Geiste des Entgegenkommens und des Abkehrens von der Vergangenheit bot später England nochmals die Hand, die vorhandene Lücke des Seekriegsrechts zu schließen und das 1856 begonnene Vertragswerk nahezu zu vollenden: in der Londoner Seekriegsrechtserklärung vom 26. Februar 1909.

Das Blockaderecht wurde in London nach wörtlicher Wiederholung der Blockaderegeln der Pariser Deklaration dahin ergänzt, daß „die Blockade auf die feindlichen oder vom Feinde besetzten Häfen und Küsten beschränkt werden muß" und daß „die blockierenden Streitkräfte den Zugang zu den neutralen Häfen und Küsten nicht versperren dürfen".

Auf dem umstrittensten Gebiet, dem des Konterbanderechts, das im Weltkrieg eine so bedeutsame Rolle spielen sollte, kam eine Vereinbarung in dem Sinne zustande, daß die neutrale Zufuhr nur für die feindliche Streitmacht, nicht aber auch für die feindliche Bevölkerung und nicht für die feindliche Volkswirtschaft unterbunden werden dürfe. Zu diesem Zweck wurde ein Unterschied festgelegt zwischen absoluter Konterbande, Gegenständen, „die ausschließlich für den Krieg verwendet werden", und relativer Konterbande, Gegenständen, „die für kriegerische wie für friedliche Zwecke verwendbar sind". Absolute Konterbande, wie Waffen, Munition und alles nur für militärische Zwecke verwendbare Gerät, sollen unter allen Umständen der Wegnahme verfallen sein, wenn die endgültige Bestimmung der betreffenden Ware das feindliche Land ist, also auch dann, wenn die Ware vor dem Erreichen des feindlichen Gebiets in einen neutralen Hafen befördert wird und von dort mit anderen Beförderungsmitteln das feindliche Land erreichen soll („Fortgesetzte Reise"); Waren der Liste der relativen Konterbande, zu der Lebensmittel, Futtermittel, Kleidung, Feuerungsmaterial gerechnet wurden, sollen nur dann der Wegnahme verfallen sein, wenn sie für den Gebrauch der feindlichen Streitmacht oder Verwaltungsstellen bestimmt sind; Waren der Liste der relativen Konterbande sind nach der Londoner Erklärung

dann nicht verfallen, wenn sie für die Bevölkerung oder die Wirtschaft des feindlichen Landes bestimmt sind. Solche Waren könnten nach der Londoner Erklärung eine Blockade der feindlichen Häfen und Küsten umgehen, wenn sie auf dem Umwege über einen Hafen eines neutralen Nachbarstaates mit anderen Beförderungsmitteln in das feindliche Gebiet gebracht werden. In einer Freiliste wurden ferner Gegenstände und Stoffe bezeichnet, die unter keinen Umständen als Konterbande erklärt werden dürfen; wichtige Rohstoffe für die Volkswirtschaft, wie Rohbaumwolle, Rohwolle, Rohseide, Flachs, Hanf, Gummi, Erze, ebenso alles für den Betrieb der Landwirtschaft Erforderliche, in erster Linie Düngemittel. Den Kriegführenden wurde das Recht eingeräumt, die Konterbandelisten der Londoner Erklärung zu ergänzen. Aus Sinn und Wortlaut der Regeln aber ergibt sich, daß Gegenstände, die neben kriegerischem auch einen friedlichen Gebrauch zulassen, nicht auf die Liste der absoluten Konterbande gesetzt und Gegenstände, die keinerlei kriegerischen Gebrauch zulassen, überhaupt nicht als Konterbande erklärt werden dürfen.

Unter dem Recht der Londoner Erklärung war nun für den Kriegsfall folgende veränderte Lage geschaffen. Der Seehandel der Neutralen war nahezu vollkommen davor geschützt, durch den Krieg in Mitleidenschaft gezogen zu werden. Die neutrale Schiffahrt zwischen neutralen Ländern durfte nur so weit behindert werden, als sie Waren der Liste der absoluten Konterbande führte, die für das feindliche Land bestimmt waren, oder solche der Liste der relativen Konterbande, die erwiesenermaßen die Bestimmung für die feindliche Streitmacht hatten. Auch dem neutralen Handel mit den Häfen der Kriegführenden stand hinsichtlich der Einfuhr von Waren der Freiliste und der nicht für die Wehrmacht bestimmten relativen Konterbande sowie hinsichtlich jeglicher Ausfuhr aus den Häfen der Kriegführenden nichts im Wege, sofern nicht eine Blockade bestand. Der Zugang zu neutralen Häfen durfte durch Blockademaßnahmen der Kriegführenden nicht behindert werden.

Der Seehandel der Kriegführenden blieb durch das bestehende Seebeuterecht, an dem die Londoner Erklärung nichts geändert hatte, bedroht. Den Kriegführenden war jedoch durch die genannte Rücksicht auf den neutralen Handel die Möglichkeit gelassen, den gesamten Bedarf der nicht für Kriegszwecke tätigen Wirtschaft und den Lebensbedarf der Bevölkerung unter neutraler Flagge unmittelbar durch die eigenen Häfen einzuführen und unter neutraler Flagge die gesamte Ausfuhr fortzusetzen, sofern keine Blockade erklärt war. Kriegführenden Festlandstaaten stand im Falle einer Blockade für alle Einfuhr — mit Ausnahme der

absoluten Konterbande und der Waren der Liste der relativen Konterbande, die für die militärische Streitmacht bestimmt waren — und alle Ausfuhr der Umweg über die Häfen neutraler Nachbarländer und von dort über die Landgrenze offen.

Deutschland hatte daher in einem Kriege gegen England damit zu rechnen, daß der Handel unter eigener, deutscher Flagge in der atlantischen Fahrt aufhörte; die Gefahr einer bedrohlichen Abschnürung aber konnte selbst im Falle einer Blockade der Nordseehäfen für die Wirtschaft und Bevölkerung Deutschlands nach dem Konterbande- und Blockaderecht der Londoner Erklärung nicht entstehen, solange Nachbarländer, wie hauptsächlich Holland, neutral blieben und die Versorgung Deutschlands über die betreffende Landgrenze nicht durch ungünstigen Verlauf des Landkrieges in Frage gestellt war. Daneben war die deutsche Seeherrschaft in der Ostsee für die Zufuhr aus den nordischen Staaten von Bedeutung.

Die Londoner Erklärung hatte die Unterschriften aller beteiligten Seehandelsstaaten erhalten, auch die Unterschrift Englands, von dem die Einladung zu der Konferenz ausgegangen war. Eine Schlußbestimmung der Erklärung sah jedoch vor, daß sie erst durch Ratifikation der Mächte wirksam werden sollte. Die Ratifizierung gerade seitens Englands aber blieb aus. War schon die Pariser Deklaration im Laufe der Jahre nicht ohne ernsten Widerspruch namhafter englischer Staatsmänner geblieben, so setzte gegen die Londoner Erklärung, entfacht durch eine lebhafte Propaganda, unter der Führung der konservativen Opposition (1910/1911) eine starke Bewegung in England ein. Das Land wurde an seine Vergangenheit erinnert, an seine meerbeherrschende Flotte, durch deren ungebundenen Gebrauch die Machtstellung Englands entstanden sei. Das Eingehen von Verträgen, die die Flotte hemmen, sei eine Abkehr von den überlieferten Grundsätzen, die England groß gemacht hätten. 1856 in Paris habe die englische Politik freiwillig und ohne Gegenleistung die neue verhängnisvolle Richtung begonnen; die Londoner Erklärung sei vollends eine Machenschaft der Festlandmächte, insbesondere Deutschlands. Auf einen bevorstehenden Krieg mit Deutschland wurde hingewiesen. Deutschland könne infolge der Gunst seiner Lage den ganzen Bedarf an Nahrungsmitteln durch die Nachbarstaaten, vornehmlich Holland, beziehen. Die englische Flotte würde nichts anderes tun können, als diesem Vorgang untätig zuzusehen.

Die Englische Regierung setzte sich gegen alle Einwände nachdrücklich für die Annahme der Londoner Erklärung ein und unterließ es nicht, hervorzuheben, in wie eigenartigem Lichte die englische Politik erscheinen

müsse, wenn sie jetzt ein Vertragswerk verleugne, zu dessen Schaffung England die Mächte eingeladen, an dem es in hervorragendem Maße führend mitgearbeitet habe, und dessen Anerkennung bereits durch die Unterschrift des beauftragten Vertreters der Englischen Regierung feierlich zum Ausdruck gebracht worden sei.

Die Zustimmung des Unterhauses wurde dann der Regierung zuteil. Im Haus der Lords jedoch überwog die Opposition, die getragen war von dem Geist des alten römischen Worts, an das man erinnerte, daß unter den Waffen das Gesetz schweige und daß das Wohl des Volkes das höchste Gesetz sei. Mit großer Mehrheit sprach sich das Oberhaus am 13. Dezember 1911 ablehnend gegen die Londoner Erklärung aus.

Die Ratifikation des Vertrages durch das englische Kabinett unterblieb daher und demzufolge auch die Ratifikation durch die übrigen Staaten.

Die Ereignisse in England hatten die alten Gegensätze, Seemacht gegen Landmacht, Insel gegen Festland, Neutrale gegen Kriegführende, wieder in voller Schärfe hervortreten lassen. Die im Amt befindliche englische Regierung war festen Willens gewesen, durch Vereinbarung einen Ausgleich der Gegensätze herbeizuführen, den Neutralen zu helfen und den Machtstandpunkt durch den Rechtsstandpunkt zu überwinden. Es blieb die Zweifelsfrage, wie weit dieselbe Englische Regierung in dem bald ausbrechenden Kriege zu ihrer Überzeugung und zu dem menschlich fortschrittlichen Ziel, zu dem sie sich durch ihre Unterschrift bekannt hatte, zu stehen gedachte. Der erste Kriegsmonat schon sollte jede Ungewißheit darüber beseitigen.

3. Die Maßnahmen des englischen Handelskriegs von Beginn des Weltkriegs bis Mitte November 1914.

Am 6. August 1914 regte die Regierung der Vereinigten Staaten bei sämtlichen kriegführenden Regierungen an, die Bestimmungen der Londoner Erklärung während des Krieges als bindend zu betrachten. Während die Deutsche Regierung dem Vorschlag zustimmte, antwortete die englische, daß sie die Regeln der Londoner Erklärung „im allgemeinen" annehme, jedoch „mit gewissen Änderungen und Zusätzen, die sie zur wirksamen Durchführung ihrer Seekriegsmaßnahmen für unerläßlich hielte". Diese Änderungen und Zusätze gingen aus der Order in Council vom 20. August 1914[1]) hervor und besagten im wesentlichen, daß relative Konterbande (Lebensmittel, Rohstoffe) über die Bestimmungen der Londoner Erklärung hinaus nicht nur auf dem unmittelbaren Wege nach feindlichen Häfen, sondern auch auf dem Wege nach neutralen Häfen beschlagnahmt werden würde, und daß ferner relative Konterbande auch dann als für militärische Zwecke des Feindes bestimmt angesehen würde, wenn der Empfänger ein Agent des feindlichen Staates wäre oder irgendeine Person, die unter der Kontrolle von Behörden des feindlichen Staates stehe. Durch die erste Bestimmung wurde der in der Londoner Erklärung vorgesehene Unterschied in der Behandlung absoluter und relativer Konterbande beseitigt; im Sinne der zweiten Bestimmung konnte jede in Deutschland wohnende Person als „unter der Kontrolle einer feindlichen Behörde stehend" angesehen werden. Die unmittelbare Verschickung von Lebensmitteln und der für die Wirtschaft notwendigen Rohstoffe nach Deutschland war auf diese Weise ebenso unmöglich gemacht worden, wie die Einfuhr von Kriegsmaterial. Ferner war die erste wichtige Handhabe geschaffen, die Versendung jeglicher Lebensmittel und Rohstoffe nach Deutschland über neutrale Häfen auch für Bevölkerung und Wirtschaft zu unterbinden.

Eine wesentliche Verschärfung in der Anwendung dieser Konterbanderegeln trat dann durch die Order in Council vom 29. Oktober 1914[2]) ein, die bereits in der Form von Drohungen und Zwangsmaßnahmen gegen die Deutschland umgebenden Neutralen der Englischen

[1]) Anlage 7. — [2]) Anlage 8.

Regierung die Gewähr geben sollte, daß die Einfuhr in die Häfen jener neutralen Staaten nicht doch auf dem Landwege Deutschland zufließe. Relative Konterbande, nach neutralem Land unterwegs, sollte schon dann der Beschlagnahme ausgesetzt sein, wenn der Empfänger der Ware aus den Ladungspapieren nicht mit völliger Sicherheit zu erkennen wäre. Ließ sich auch sonst der Nachweis nicht unwiderleglich erbringen, daß eine solche Ladung rein neutrale Bestimmung habe, so wurde in der Praxis die Freilassung aufgebrachter neutraler Handelsschiffe, die oft Monate auf sich warten ließ, von der Garantie der neutralen Regierung abhängig gemacht, daß die Lebensmittel ausschließlich zum Gebrauch im eigenen neutralen Lande und auch nicht dazu dienen sollten, eine gleiche Menge Lebensmittel für die Versendung nach Deutschland frei zu machen. Die Order vom 29. Oktober ging in ihrer außerordentlichen Härte ferner so weit, daß sie den neutralen Ländern (Holland, nordischen Staaten) mit der Beschlagnahme aller nach ihren Häfen bestimmten Lebensmittel und sonstiger relativer Konterbande drohte, wenn aus dem neutralen Lande eine feindliche Regierung für ihre Streitmacht irgendwelche Zufuhren bezöge. Durch das Vorenthalten von Lebensmitteln sollten also die neutralen Nachbarstaaten Deutschlands gezwungen werden, ihren Ausfuhr- und Durchfuhrhandel der englischen Kriegführung anzupassen. Schließlich enthielt die neue Order in Council eine Erweiterung der Konterbandeliste derart, daß Gegenstände der Freiliste — die nach der Londoner Erklärung unter keinen Umständen für Kriegszwecke verwendbar sind, wie Erze, eine Reihe von Metallen, Gummi — als absolute Konterbande erklärt wurden.

Die beiden seekriegsrechtlichen Erlasse der englischen Regierung wurden begleitet durch Kriegshandlungen der englischen Streitkräfte auf See, häufig sogar gingen die letzteren den Erlassen voraus. „Die Flotte handelte, und das Foreign Office", nach den Worten Lord Greys, „mußte mit rechtlichen Begründungen ihr Wirken verteidigen." Gleich bei Kriegsbeginn wurden alle englischen Schiffe, die sich mit Lebensmitteln nach europäischen Häfen unterwegs befanden, angewiesen, in englische Häfen einzulaufen, um alle Lebensmittel zu erfassen, die etwa über neutrale Länder für Deutschland bestimmt wären. So wurden 770 000 Bushel Weizen für Rotterdam nach England abgeleitet. Ebenso wurden schon in den ersten Kriegstagen neutrale Schiffe mit Lebensmitteln, nach neutralen Häfen unterwegs, nach englischen Häfen aufgebracht.

Um die vollkommene Überwachung des Seeverkehrs zu gewährleisten, und um ihre Streitkräfte nicht auf offener See dem Angriff deutscher

PROPERTY OF U. S. ARMY

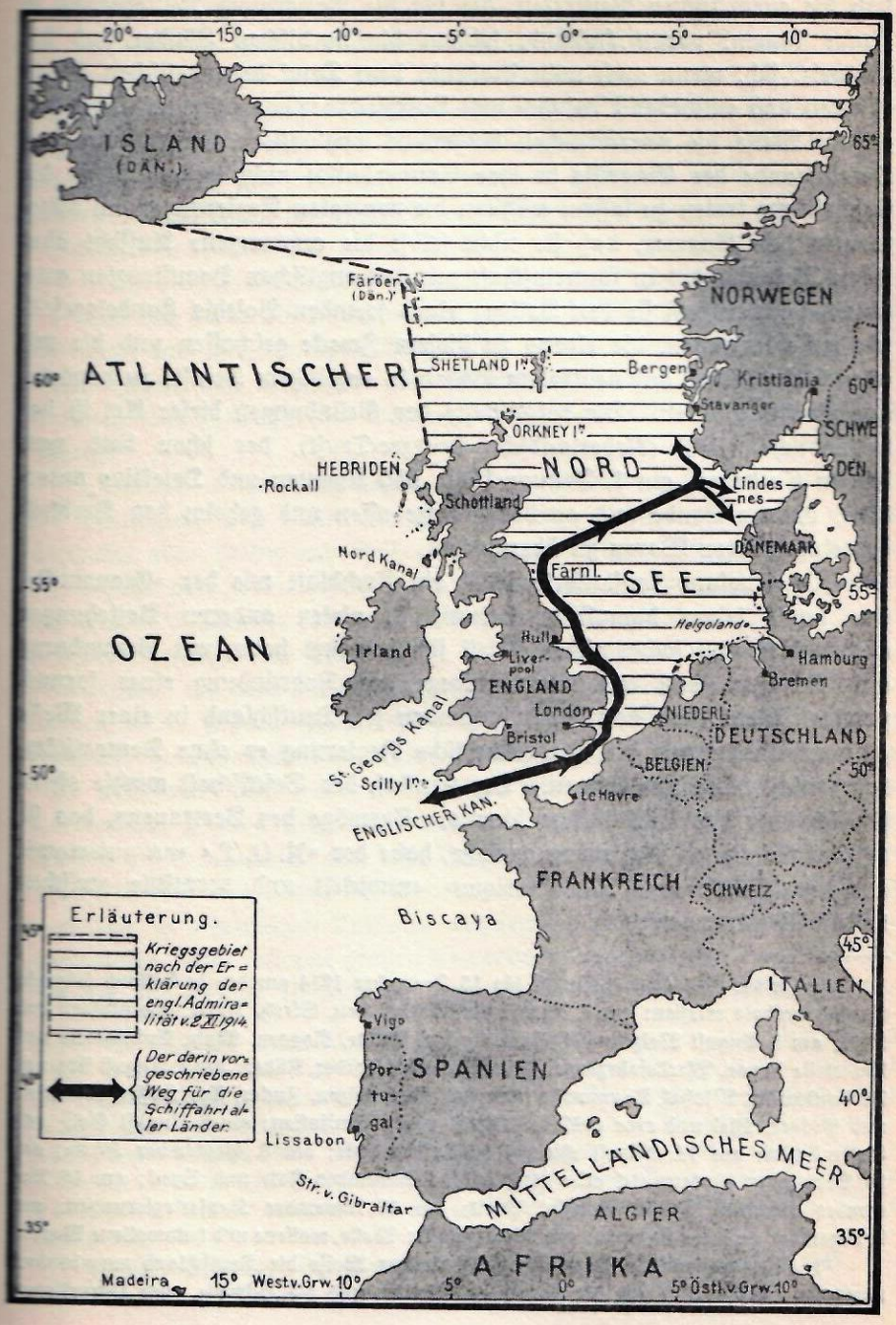
U-Boote auszusetzen, kam es der englischen Admiralität darauf an, der neutralen Schiffahrt fest bezeichnete Wege, die gegen U-Boote zu sichern waren, unter der englischen Küste vorzuschreiben. Das Sperren des Ost-Ausgangs der Dover-Straße durch Minen Anfang Oktober war die erste Maßnahme, die in dieser Richtung wirkte. Am 2. November folgte die Bekanntmachung der englischen Admiralität, die die ganze Nordsee als „Kriegsgebiet" — military area — erklärte[1]) und darauf abzielte, den breiten nördlichen Zugang zur Nordsee für den Verkehr besonders der nordischen Länder zu verschließen. Vom 5. November ab würden alle Schiffe, die eine Linie von der Nordspitze der Hebriden über die Faröer nach Island überschreiten, dies auf eigene Gefahr tun. Schiffen aller Länder, die nach und von Norwegen, der Ostsee, Dänemark und Holland zu fahren wünschten, wurde geraten, einlaufend durch den Englischen Kanal und die Dover-Straße zu gehen. Dort würde ihnen eine Anweisung gegeben werden, die sie, soweit es an Großbritannien läge, sicher an der englischen Ostküste bis Farn-Insel bringen würde, von dort würde, wenn möglich, ein sicherer Weg nach Lindesnes Leuchtturm angegeben werden. . . . Für auslaufende Schiffe der umgekehrte Weg. . . . „Jedes Abweichen von dem bezeichneten Kurs, selbst von wenigen Meilen, kann verhängnisvolle Folgen haben" . . . da „schwerste Gefahren von Minen" . . . und von Kriegsschiffen drohen, „die bei Nacht und bei Tage wachsam nach verdächtigen Fahrzeugen suchen". (Textskizze Nr. 2, Seite 21.)

Die Folge aller dieser ineinandergreifenden Erschwerungen, Bedrohungen, mit großen Verlusten verbundenen Behinderungen der Schiffahrt war zunächst die, daß der unmittelbare neutrale Handelsverkehr nach deutschen Häfen aufhörte. Es wagte niemand zu verschiffen. Selbst die Ausfuhr der Vereinigten Staaten ließ sich abschrecken. In den Monaten August und September 1913 gingen von den Vereinigten Staaten 47 000 000 Bushel Weizen nach Deutschland ab, im August und September 1914 kein einziges; im August und September 1913 20 500 Faß Mehl, in den gleichen Monaten 1914 nur 65 Faß; im August und September 1913 verkauften die Vereinigten Staaten an Deutschland Schmalz im Werte von 4 100 000 Dollar, im August und September 1914 nicht ein Pfund.

Als weiterer Erfolg des englischen Vorgehens war bald zu erkennen,

[1]) Anlage 6.

Textskizze Nr. 2. Sperrung der Nordsee durch die Erklärung der englischen Admiralität vom 2. November 1914.



daß die europäischen Neutralen, die für die Versorgung Deutschlands in Frage kamen, voran Holland, sodann die nordischen Länder und die Schweiz, sich, wenn auch widerstrebend, dem Druck der englischen Macht beugten und entweder Ausfuhr- und Durchfuhrverbote erließen[1]) oder auf andere Weise die unerbittlichen Ansprüche Englands erfüllten. Um das Demütigende des Eingriffs in ihre Souveränität nicht unverhüllt in die Erscheinung treten zu lassen, wählten die neutralen Regierungen im allgemeinen den Ausweg, daß sie nicht selbst die erzwungene Aufsicht über ihren Außenhandel in Gemeinschaft mit den englischen Beauftragten ausübten, sondern daß sie den Vollzug eines fremden Befehls Handelsgesellschaften übertrugen, die eigens zu diesem Zwecke geschaffen und die mit allen Befugnissen, auf neutralem Boden in englischem Dienste zu handeln, ausgestattet wurden. Die bekannteste der Gründungen dieser Art ist der holländische NOT (Nederlandsche Overzee-Trust), der schon bald nach seinem Entstehen, am 1. Januar 1915, 650 Agenten und Detektivs unterhielt, um im Lande und an der Grenze offen und geheim den Verbleib der eingeführten Waren zu überwachen.

„In England konstatierte selbst ein Fachblatt wie der »Economist«, das unter seiner damaligen Leitung in vielen anderen Beziehungen ein ruhiges und sachgemäßes Urteil sich bewahrt hatte, mit Genugtuung und Behagen, daß auf dem Umwege der Begründung einer formell privaten Gesellschaft das Mittel gefunden sei, Deutschland in einer Weise zu boykottieren, wie die Niederländische Regierung es ohne Neutralitätsbruch nicht hätte tun können. Der Einfluß der Gesellschaft wachse offensichtlich über das Geschäftliche hinaus. Vermöge des Vertrauens, das sie bei der Englischen Regierung genieße, habe der »N. O. T.« »an autonomic and unofficial corps diplomatique« entwickelt und vermittle zwischen beiden Regierungen[2])."

---

[1]) In der Zeit vom 1. August bis 15. Dezember 1914 wurden in Holland folgende Ausfuhrverbote erlassen: am 1. August für Pferde, Heu, Stroh, Hafer, Steinkohlen und Koks; am 3. August Weizenmehl, Salz, Grütze, Gerste, Roggen, Malz, Automobile und Unterteile davon, Pferdefahrzeuge, Fahrräder, Motorräder, Räder; am 7. August Arzenei, Verbandmittel, Alkohol, Baumwolle jeder Art, Buchweizen, Zucker, Tee, Kaffee, Munition und Pulver, Blei und eine größere Anzahl von Chemikalien; am 8. August Gold und Goldmünzen; am 14. August chirurgische Instrumente; am 8. September Häute; am 24. September Futtermittel aller Art; am 14. November Fett und Speck; am 16. November Knochen, Gasöl, Benzin, Pyrit; am 17. November Kupferlegierungen; am 9. Dezember wollene Lumpen; am 15. Dezember Wolle, wollene und halbwollene Waren.

[2]) Eine anschauliche Darstellung, in welcher Weise die Deutschland umgebenden neutralen Länder, Holland, die nordischen Staaten und die Schweiz, zum Operations-

Die Wirkung der Handelssperren, die England im Begriff war, um Deutschland zu legen, machte sich nicht sofort in ganzer Schwere fühlbar. Die unmittelbare Zufuhr nach den deutschen Nordseehäfen fiel zwar so gut wie ganz aus; dafür gelang es aber, die Einfuhr aus den umliegenden neutralen Ländern trotz England beträchtlich zu steigern. Dennoch war nicht zu verkennen, daß die Abschließung von Übersee, besonders durch das Unterbinden der Lebensmittel, mit der Zeit eine ernste Gefahr zu werden drohte, wenn die eingeleiteten englischen Maßregeln erst voll zur Durchführung kamen und wenn, woran kaum ein Zweifel bestand, England auch vor weiteren Gewalthandlungen nicht zurückschrecken würde.

Von der durch die Kriegsverhältnisse geschaffenen Lage der deutschen Wirtschaft und der etwaigen Möglichkeit rein wirtschaftlicher Gegenmaßregeln gegen den englischen Wirtschaftskrieg geben die folgenden gedrängten Ausführungen des Staatssekretärs Helfferich[1]) einen ungefähren Begriff:

„War schon der Krieg gegen eine rein militärisch so starke Koalition für Deutschland und seinen Verbündeten eine in diesem Ausmaß in der Geschichte aller Zeiten und Völker bisher unerreichte Kraftprobe, so wurde die Gefahr der Zermalmung durch die brutale Übertragung des Krieges auf das wirtschaftliche Gebiet ins Ungeheuerliche gesteigert. Deutschland war, wie kein zweites Land außer England selbst, in die Weltwirtschaft verwachsen. Es hatte im letzten Friedensjahr eine Einfuhr von 10,7 Milliarden Mark gehabt, hauptsächlich Rohstoffe und Nahrungsmittel; seine Ausfuhr, hauptsächlich aus Fabrikaten bestehend, hatte den Wert von 10,1 Milliarden Mark erreicht. Wenn wir auch infolge der glücklichen Entwicklung unseres Ackerbaues nur eines verhältnismäßig geringen Zuschusses an Brotgetreide aus dem Ausland bedurften, so war doch unsere Viehwirtschaft, und damit die Versorgung unserer Bevölkerung mit Fleisch und Fett, in erheblichem Umfange auf fremde Zufuhren an Futtermitteln angewiesen. Von unseren großen Gewerbezweigen war die Textilindustrie, bis auf die geringe einheimische Erzeugung von Wolle und Flachs, von

gebiet des englischen Handelskriegs gegen Deutschland geworden sind, findet sich in einem 1917 erschienenen Buch von Professor Dr. J. Jastrow, dem die obigen Sätze über das englische Fachblatt „Economist" entnommen sind: „Völkerrecht und Wirtschaftskrieg. Bemerkungen und Aktenstücke zur Methode der englischen Wirtschaftskriegführung." Verlag Kern, Breslau 1917. Die entsprechenden englischen Kriegsmaßnahmen auf dem Boden der neutralen Vereinigten Staaten sind ersichtlich aus: Dr. E. J. Clapp, „Britisches Seekriegsrecht und die Neutralen im Kriege 1914/1916; deutsche Übersetzung bei Mittler, Berlin 1916".

[1]) Karl Helfferich, „Der Weltkrieg", Band 2, S. 39. Ullstein, Berlin 1919.

der Rohstoffzufuhr aus dem Auslande abhängig. Ähnlich, wenn auch nicht ganz so schlimm, stand es mit der Lederindustrie. Kohle und Eisen hatten wir im eigenen Land; aber andere wichtige Metalle kamen vorwiegend, wie das Kupfer, oder ausschließlich, wie das Nickel, aus dem Auslande. Unsere Ausfuhr gab einem großen Teil unserer arbeitenden Bevölkerung lohnende Arbeit. Die Ernährung, Bekleidung und Beschäftigung eines großen Teiles unserer Bevölkerung, darüber hinaus die Ausstattung unserer Streitkräfte zu Land und zu Wasser mit Kriegsgerät, Munition und Proviant, wurde durch die Unterbindung unseres Außenhandels auf das ernsteste in Frage gestellt. Die gewaltigen wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die auch ein auf das rein Militärische beschränkter Krieg hätte mit sich bringen müssen, wurden ins Unendliche gesteigert . . . Die Aussichten einer reinen Vergeltungspolitik waren schlecht. Wir konnten die Beschlagnahme deutscher Vermögenswerte, die Zwangsverwaltung, die Zwangsliquidation deutscher Unternehmungen und die anderen gegen deutsches Privatvermögen und deutsche Privatrechte gerichteten Maßnahmen mit den entsprechenden Gegenmaßnahmen beantworten und taten das auch. Aber was an feindlichem Privatvermögen und Privatrechten unserem Zugriff unterlag, war dem Werte nach nur ein Bruchteil dessen, was bei der weitverzweigten deutschen Betätigung in dem Machtbereich unserer Feinde der Willkür von Engländern, Franzosen und Russen ausgesetzt war. . . . . Auch auf die sich dem britischen Druck so gefügig zeigenden, uns benachbarten Neutralen konnten wir nur in sehr beschränktem Umfang einen Gegendruck ausüben. Ihre Abhängigkeit von unserer Kohle und unserem Eisen war nicht entfernt so groß und so empfindlich wie ihre Abhängigkeit von den unter Englands Kontrolle stehenden Zufuhren von Nahrungs- und Futtermitteln und an wichtigen überseeischen Rohstoffen."

Welches das Ziel der feindlichen Kriegführung war, wurde von denen, die sie verantwortlich leiteten, offen verkündet. Am 9. November 1914 in einer Rede in der Londoner Guildhall sprach sich Winston Churchill, der Marineminister, darüber aus:

„Die wirtschaftliche Erdrosselung durch die Blockade braucht Zeit, wenn sie ihre volle Wirkung erreichen soll. Wir sehen sie jetzt erst im dritten Monat. Aber warten Sie etwas. Betrachten Sie sie im sechsten, im neunten, im zwölften Monat, dann werden Sie den Erfolg sehen, der nur allmählich und in der Stille zustande kommt, der aber das Ver-

derben Deutschlands so sicher bedeutet wie das Herannahen des Winters den Fall der Blätter von den Bäumen."

Wenige Tage später, am 16. November, bezeichnete es der englische Premierminister Asquith in einer Rede im Unterhaus als eine der wichtigsten Aufgaben der Regierung, „dem Feinde die Versorgung abzusperren an Lebensmitteln, an Kriegsmaterial und an anderen Dingen, die er notwendig braucht".

Deutschland durch Aushungern der Bevölkerung und durch Vernichten seines Handels und seiner Wirtschaft zum Erliegen zu bringen, war der feindliche Plan, und die Mittel, um ihn zu verwirklichen: das Vergewaltigen des neutralen Handels auf See und auf dem souveränen neutralen Boden, das Auslegen des Konterbandebegriffs nach eigenem Befinden, das Erklären eines ganzen der Schiffahrt aller Nationen dienenden Meeres als unbefahrbares Kriegsgebiet. Wieder, wie ein Jahrhundert vorher, blockierte England europäische Festlandsstaaten durch seine geographische Lage, durch Machtworte auf dem Papier und durch die Bereitschaft, nicht durch das Einsetzen der überlegenen Flotte. Ohne das Wort „Blockade" in der seerechtlichen Form zu gebrauchen, war es jetzt mit neuen Mitteln in Wahrheit doch eine Blockierung Deutschlands und seiner Verbündeten, wie sie selbst die an Handelskriegen reiche Geschichte Englands noch nicht gesehen hatte.

Von der Regierung Frankreichs waren alle Maßnahmen Englands stets zu den ihrigen gemacht worden, so daß im vorstehenden wie im folgenden die Betrachtung auf die englische Kriegführung beschränkt wird.

4. Deutsche Gegenmaßnahmen und Pläne, Oktober bis Dezember 1914.

Die Deutsche Regierung hatte gegen das Abgehen Englands und Frankreichs von der Londoner Erklärung am 10. Oktober 1914 in Form einer Denkschrift[1]) einen Protest an die Regierungen der neutralen Staaten gelangen lassen. Das Gleichstellen von absoluter und relativer Konterbande, das Ändern der vereinbarten Konterbandelisten, das Kriegführen gegen Volk und Volkswirtschaft, das Eingreifen in den legitimen Handel der neutralen Nachbarländer Deutschlands waren die Handlungen der feindlichen Seite, die von der Deutschen Regierung in ihrer Denkschrift hauptsächlich als Verstöße gegen die Londoner Erklärung bezeichnet worden waren, deren Bestimmungen „im wesentlichen dem geltenden Völkerrecht entsprechen und auf einer billigen Abwägung der Interessen der kriegführenden Staaten einerseits und der neutralen Staaten andererseits beruhen". Wenn auch die Londoner Erklärung nicht ratifiziert worden sei, so hätten doch „die Bevollmächtigten der beteiligten Mächte, mit Einschluß der englischen und französischen, in der einleitenden Bestimmung ausdrücklich festgestellt, daß die Regeln der Londoner Erklärung im wesentlichen den allgemein anerkannten Grundsätzen des internationalen Rechtes entsprechen". Das Abweichen von der Londoner Erklärung stellte sich daher in den Augen der Deutschen Regierung als Verletzung des Völkerrechts dar, die um so schwerer ins Gewicht fiel, als England in Kriegen, in denen es neutral gewesen war, gegen solche Rechtsverletzungen auf das nachdrücklichste Einspruch erhoben hatte. Abschließend hatte sich die deutsche Denkschrift an die neutralen Mächte mit der Frage gewandt, welche Stellung sie zu dem völkerrechtswidrigen Verhalten Englands und Frankreichs einzunehmen gedächten. Die Deutsche Regierung hätte bisher die Bestimmungen der Londoner Erklärung streng beobachtet, müsse sich aber vorbehalten, ihren Standpunkt zu ändern, wenn die feindlichen Mächte ihr Verfahren fortsetzten und die neutralen sich solche Neutralitätsverletzungen zuungunsten deutscher Interessen gefallen ließen.

Der deutsche Protest, der in Berlin am 25. Oktober veröffentlicht

---

[1]) Anlage 9.

und damit auch zur Kenntnis der feindlichen Regierungen gebracht worden war, ist ohne jede Wirkung und ohne eine Antwort von neutraler Seite geblieben. In die Stimmung dieser Tage traf am 2. November aus London der neue Schlag, die Erklärung der Nordsee als Kriegsgebiet, und es folgte auf dem Fuße der Vorschlag des Chefs des Admiralstabes an den Reichskanzler v. Bethmann Hollweg, gegen die englischen Völkerrechtsverletzungen Vergeltung zu üben: von Worten jetzt zu Taten überzugehen.

Schon am 4. November beauftragte der Chef des Admiralstabes, Admiral v. Pohl, vom Großen Hauptquartier aus den Admiralstab in Berlin, die Frage zu untersuchen, ob England durch U-Boote und Minen blockiert erklärt werden könne[1]), und ohne die Stellungnahme seines Stabes abzuwarten, übersandte Admiral v. Pohl am 7. November dem Reichskanzler ein Schreiben, das den Vorschlag enthielt, die Kriegführung Englands durch eine U-Bootsblockade zu beantworten[2]). Der Einwand, daß eine solche Blockade den bisher gültigen Bestimmungen des Völkerrechts nicht entspräche, ließe sich durch den Hinweis auf die völkerrechtlich auch nicht zulässige Sperrung der Nordsee durch die englische Admiralität entkräften. Gegen den Vorwurf, daß die U-Bootsblockade besonders grausam sei, weil der Blockadebrecher in den meisten Fällen vernichtet würde, sei geltend zu machen, daß der Blockadebrecher sich bewußt in Gefahr begebe und daher auch die Folgen tragen müsse.

Gleichzeitig unterrichtete der Chef des Admiralstabs das Kommando der Hochseeflotte über seine Schritte und ersuchte, die militärische Seite des Plans zu prüfen.

In den folgenden Wochen und Monaten, durch die sich die Erörterungen über die Frage des Handelskrieges mit U-Booten ununterbrochen hinzogen, war Admiral v. Pohl die treibende Kraft. Wiederholt drängte er, die im Gange befindlichen Beratungen zu beschleunigen. Den Beginn der U-Bootsblockade wollte er möglichst bald angesetzt haben, Bedenken, die zur Sprache gebracht wurden, machten ihn niemals schwankend. Die Unternehmungen der Hochseeflotte waren durch den ihr erteilten Operationsbefehl in der bekannten Weise eingeengt[3]). Admiral v. Pohl war selbst einer der Träger des Gedankens, in der Verwendung der Flotte mit Vorsicht zu verfahren, um jeden Rückschlag zu vermeiden. Jetzt eröffnete sich durch das U-Boot die Gelegenheit, zu einer hervorragenden

[1]) Anlage 10.
[2]) Anlage 11.
[3]) Vgl. Marine-Archiv. Der Krieg zur See 1914—1918. Nordsee. Band 1 und 2.

Beteiligung der Marine an der Kriegführung zu gelangen; die Möglichkeiten der zahlenmäßig noch schwachen U-Bootswaffe bewertete er jedoch zu hoch. 6 bis 7 Blockadestellungen um England und Frankreich meinte er mit den wenig mehr als 20 Booten besetzt halten zu können. Eine dauernde Besetzung würde nicht nötig sein. Angesichts der weittragenden Folgen dürfe der U-Bootskrieg nur unternommen werden, wenn volle Erfolgsaussicht bestehe. Wenn aber ein wuchtiger Anfang gemacht würde, müsse der Verkehr bald aufhören.

Vorsichtiger, nüchterner abwägend und in engerer Fühlung mit der politischen Auffassung des Auswärtigen Amts war zunächst der Admiralstab in Berlin unter der Leitung des Konteradmirals Behncke, dem in der militärischen Abteilung Kapitän zur See Stoelzel und Fregattenkapitän Heydel und für die völkerrechtliche und politische Beratung Kapitän zur See Graßhoff und Korvettenkapitän Vanselow zur Seite standen. In eingehenden Denkschriften vom 13. und 14. November legte der Admiralstab seine Ansicht nieder:

„Angesichts der weittragenden Folgen, die die Maßnahme für uns haben kann, rechtfertigt sich ihre Anwendung nur dann, wenn volle Erfolgsaussicht besteht. Dies ist aber nur dann der Fall, wenn die Maßnahme von vornherein in großem Umfange zur Anwendung kommt, und wenn sie genügend lange fortgesetzt werden kann." Nach dieser Einleitung untersucht der Admiralstab die Frage, „ob die Zahl der U-Boote dazu ausreicht, die Maßnahme in dem gedachten großen Umfange zur Anwendung zu bringen", und er berechnet, daß zu einer wirksamen Sperrung der Häfen der englischen Westküste und des Kanals die Besetzung von 10 Blockadestellungen erforderlich sei. Bei der Betrachtung aber, ob die Bootszahl dazu schon jetzt genüge, geht der Admiralstab von der irrigen Annahme aus, die allzulange unberichtigt blieb, daß immer etwa die Hälfte der U-Boote für Unternehmungen bereit sein würde, und kommt daher zunächst zu dem Fehlschluß, daß das verfügbare Material zwar „knapp, aber ausreichend" wäre.

Ausführlich beschäftigten sich die Denkschriften mit der Behandlung der Neutralen und der Wirkung auf die neutrale Schiffahrt. „Diese würde von Versuchen, trotz Warnung englische Häfen anzulaufen, um so mehr abgeschreckt und dadurch vor Schiffsverlusten, die die Erbitterung nur steigern würden, um so eher bewahrt werden, je mehr sie den Eindruck erhält, daß wir entschlossen sind, die Maßnahme in vollster Wirksamkeit durchzuführen." Es müsse erwartet werden, daß feindliche Handelsschiffe neutrale Flaggen führen, und daß Verwechslungen zwischen

feindlichen und neutralen Schiffen unvermeidlich sein würden. Um Mißhelligkeiten vorzubeugen, müsse „die Erklärung, durch die unser Vorgehen angekündigt wird, so gefaßt sein, daß Neutrale gar nicht erst den Versuch machen, englische Häfen zu erreichen". — „Es wird von ausschlaggebender Bedeutung sein, ob es gelingt, die Neutralen wirklich von den englischen Küsten fernzuhalten. Um dies zu erreichen, müßte ihnen vorher auf diplomatischem Wege klargemacht werden, daß unser Vorgehen nicht wie Englands Verbot der Nordsee eine leere Drohung ist, sondern daß es sich um eine Lebensfrage für uns handelt, und wir daher gezwungen sind, auch wirklich danach zu handeln. Wer sich trotzdem der Gefahr aussetzt, hat die Folgen zu tragen."

Die Wirkung des U-Bootskrieges beurteilt der Admiralstab in dem Sinne: „Nach allem wird man damit rechnen müssen, daß wir nicht in der Lage sein werden, Englands Zufuhr wirklich zu unterbinden, so daß etwa eine Hungersnot entstände." Dagegen sei zu hoffen, daß die Verluste von Schiffen, Ladungen und an Menschenleben, daß die allgemeine Bedrohung von Englands Sicherheit und Wohlstand, zusammen mit dem Ausbleiben der neutralen Zufuhr England „zum Frieden geneigt" machen würden.

Besonderen Nachdruck legte der Admiralstab ferner darauf, daß gleichzeitig mit allen anderen zu Gebote stehenden Mitteln der Kriegführung, Vorstößen der Flotte, Kreuzerkrieg im Atlantischen Ozean, Minenunternehmungen und Luftangriffen vorgegangen würde, um den Druck des U-Bootskriegs auf England zu unterstützen. Die vereinte Wirkung würde eine so große sein, daß man den U-Bootskrieg, rein militärisch betrachtet, fordern müsse.

Allen diesen militärischen Überlegungen die für den U-Bootskrieg sprachen, stellte der Admiralstab jedoch selbst einen politischen Einwand entgegen. Bei der unentschiedenen Landkriegslage bestünde die Gefahr, daß neutrale Staaten, in erster Linie die Vereinigten Staaten und Italien, vielleicht auch Holland und Dänemark, durch die Schädigung ihres Handels an die Seite Englands gedrängt werden könnten. Diese Gefahr sah der Admiralstab in Übereinstimmung mit dem Auswärtigen Amt für so ernst an, daß sie für die Entscheidung der vorliegenden Frage, U-Bootskrieg oder nicht, den Ausschlag gäbe.

Als Gesamtergebnis war somit den Erwägungen des Admiralstabs der Rat zu entnehmen: Warten, bis durch Erfolge im Landkriege eine gefestigte Stellung gegenüber den Neutralen geschaffen sein würde.

Inzwischen wurden bereits von einzelnen U-Bootskommandanten, zum Teil aus eigenem Entschluß, in Anlehnung an die Bräuche des Kreuzerkrieges Kriegshandlungen gegen feindliche Handelsschiffe unternommen.

Am 20. Oktober 1914 nachmittags versenkte „U 17", Oberleutnant zur See Feldkirchner, an der norwegischen Küste vor dem Stavanger Fjord den englischen Dampfer „Glitra" etwa 7 sm von Land. Das nur 866 T große Schiff[1]) wurde durch Flaggensignal des U-Boots angehalten, die Besatzung aufgefordert, das Schiff zu verlassen. Wachoffizier und Maschinist gingen bei ruhiger See im Faltboot des U-Boots an Bord des Dampfers, die Schiffspapiere wurden geborgen, die Seeventile geöffnet und die Rettungsboote in die Nähe von anwesenden Lotsenfahrzeugen geschleppt.

Diese erste Versenkung eines Handelsschiffs durch ein U-Boot war auf eigenen Antrieb des Kommandanten erfolgt, nachdem er eine Woche lang in der nördlichen Nordsee seinem Auftrag gemäß, aber vergeblich nach feindlichen Streitkräften gesucht hatte.

Am 19. November erhielt „U 21", Kapitänleutnant Hersing, von dem Führer der U-Boote den Befehl, vor Le Havre Kriegsschiffe, Transporter und Schiffe mit Kriegsmaterial zu versenken. Über die Ausführung dieses Befehls berichtet der Kommandant von „U 21" im Kriegstagebuch: „Es scheint mir im allgemeinen eine Schwierigkeit zu bestehen für U-Boote bei der Aufgabe, Transporter und Dampfer mit Kriegsmaterial zu vernichten. Einerseits erscheint es mir nicht angängig, Schiffe, die man für Transporter hält, ohne weiteres zu vernichten, wenn sie nicht die Kriegsflagge führen, oder man diese nicht ausmachen kann. Andererseits werden sich in den meisten Fällen für eine Untersuchung des Dampfers dem U-Boot die größten Schwierigkeiten entgegenstellen: Seegang, der verhindert, das Dingi zu benutzen, Nähe der feindlichen Küste bzw. feindliche Streitkräfte, die von dem Dampfer noch mit Funkspruch herbeigerufen werden; das Boot ist, wenn der Wachoffizier mit 1 oder 2 Mann an Bord des Dampfers ist, in seinen personellen Mitteln beschränkt. Der Ausfall

[1]) Die Größe eines Handelsschiffs wird im allgemeinen nach dem Gesamtrauminhalt des Schiffes berechnet und in Brutto-Register-Tonnen ausgedrückt. Abkürzung für Brutto-Register-Tonnen: T. 1 Brutto-Register-Tonne = 100 Kubikfuß. — Die Größe eines Kriegsschiffs dagegen wird nach dem Gewicht der durch den eingetauchten Teil des Schiffskörpers verdrängten Wassermenge berechnet. Die Wasserverdrängung (auch Tonnengehalt oder Deplacement genannt) wird in Gewichts-Tonnen ausgedrückt. 1 Tonne (Abkürzung: t) = 1000 kg.

würde sich unangenehm fühlbar machen, wenn das U-Boot gestört würde. Mit bewaffnetem Widerstand des Schiffes und etwaiger Beschädigung des U-Bootes muß gerechnet werden, bei großer Nähe des Hafens und bei großer Geschwindigkeit des Dampfers auch mit einer gewaltsamen Festnahme des Untersuchungspersonals."

Kapitänleutnant Hersing führte daher seinen Auftrag in anderer Weise aus. Am 23. November nachmittags hielt er in der Seine-Bucht, 4 sm von Land, den englischen Dampfer „Malachite", 718 T, durch einen Schuß vor den Bug an, ging in Rufweite, forderte auf, das Schiff zu verlassen und die Papiere auf das U-Boot zu bringen. Wegen des Seegangs und der Möglichkeit des baldigen Eintreffens feindlicher Streitkräfte wurde davon Abstand genommen, ein Untersuchungskommando auf den Dampfer zu schicken. Nachdem die Besatzung das Schiff verlassen und die Papiere auf das wartende U-Boot gebracht hatte, wurde der Dampfer durch Schüsse in die Wasserlinie mit dem 8,8 cm-Geschütz zum Sinken gebracht.

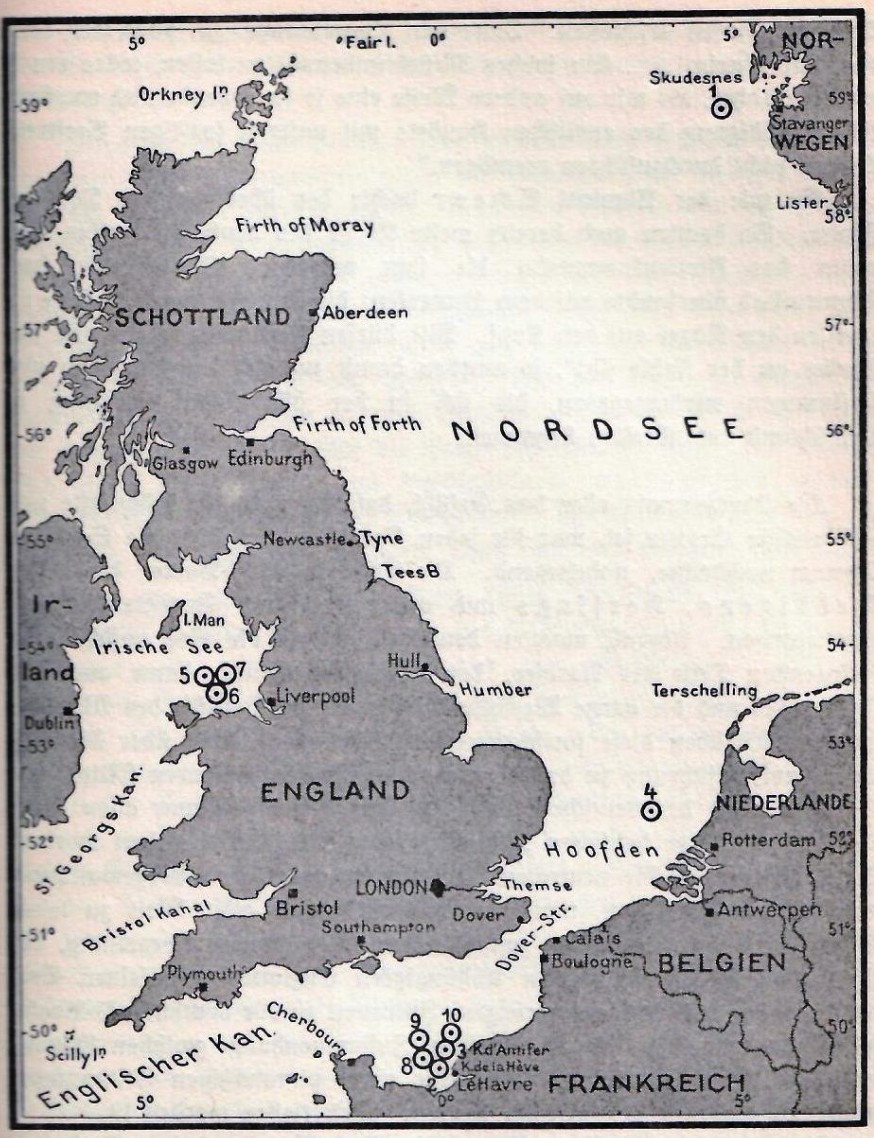
Auf dieselbe Weise versenkte „U 21" am 26. November vormittags den 1366 T großen englischen Dampfer „Primo" 6 sm NWzN von Kap d'Antifer. (Textskizze Nr. 3, Seite 33.)

Flagge und Ladung der drei versenkten Dampfer waren feindlich gewesen, nach dem Seebeuterecht unterlagen sie der Wegnahme. Für die Sicherheit der Besatzungen war durch die Nähe der Küste gesorgt gewesen. Das Vernichten dieser drei ersten englischen Dampfer durch deutsche U-Boote fand in der englischen Öffentlichkeit wenig Beachtung.

In der Hochseeflotte war währenddessen der Gedanke an einen U-Bootskrieg seit der Ablehnung der ersten Anregungen der Front im Oktober nicht zur Ruhe gekommen. Während der Chef des Admiralstabes am 10. November das Flottenkommando aufforderte, sich den militärischen Vorbereitungen des U-Bootskrieges zuzuwenden, war dieses selbst im Begriff, den Plan wieder aufzunehmen und den Admiralstab zum Handeln zu veranlassen. Eine Reihe von Vorschlägen aus dem Bereiche der Flotte und ihres Offizierkorps gingen in den folgenden Wochen dem Chef des Admiralstabes zu und unterstützten und bestärkten ihn in seinem vorwärtsdrängenden Bestreben. Treffend und echt wurden „die Empfindungen der Front" Ende November von dem Chef des II. Geschwaders, Vizeadmiral Scheer, in einer Denkschrift zum Ausdruck gebracht, aus der man den frischen Angriffsgeist dieses angesehenen Führers lebendig sprechen hört:

„Die Neutralen haben die Übergriffe Englands stillschweigend oder mit papiernen Protesten hingenommen. Ihr Widerstreben darf auch uns nicht abhalten, den Weg zum Ziel schnell und energisch mit allen Mitteln zu verfolgen. . . . Die englische Kriegführung verfolgt augenscheinlich die Absicht, uns durch Zerstörung unseres Seehandels und Unterbindung jeglichen Handelsverkehrs durch die neutralen Staaten wirtschaftlich zugrunde zu richten. . . . über alle seerechtlichen Bedenken setzt sich England glatt hinweg und läßt es auf die Proteste der Neutralen ankommen. Eine gewisse Berechtigung kann man, auch als Gegner, diesem Vorgehen nicht versagen, weil es dem Kriegszweck förderlich ist, und es war von englischer Seite auch nicht zu erwarten, daß man sich dort durch Regeln binden lassen würde, die dem Interesse des Landes entgegenstehen. . . . Daß wir den Ozean nach günstigen Seegefechten so weit beherrschen, um in der Lage zu sein, Englands Handelsschiffe vom Meere zu vertreiben, läßt sich kaum erhoffen. Auch weicht der Gegner dieser Absicht ja geflissentlich aus. Seinen Zweck erreicht er mit der jetzt geübten Methode viel einfacher ohne Einbuße an Machtmitteln zur See und kann es so zunächst mal lange aushalten, bis diese Art des Handelskriegs seine Wirkung ausübt. Sollen wir das abwarten und erst, wenn uns die Luft anfängt auszugehen, auf Abwehr sinnen? Wir sind in die Notwehr gedrängt und dürfen daher einen Weg beschreiten, den unser Rechtsgefühl von vornherein einzuschlagen uns behinderte. Diese Auffassung müßte Gemeingut aller werden. . . . Eine solche wirksame Gegenmaßregel ist eine Blockade der englischen Häfen mit den uns zu Gebote stehenden Mitteln. . . . Die bei weitem größere Abhängigkeit Englands von der überseeischen Zufuhr weist ferner darauf hin, daß wir hier bei ihm viel eher seinen Lebensnerv treffen. . . . Es kann gar keinem Zweifel unterliegen, daß es einen ungeheueren Eindruck machen würde, wenn in kurzer Folge mehrere große Handelsschiffe mit wertvollen Ladungen dicht vor dem sicheren Hafen auf unerklärliche Weise verlorengingen. . . . Unsere Abwehrmittel gegen U-Boote stecken vorläufig noch in den Kinderschuhen, drüben wird es nicht anders sein. Der Aktionsradius unserer U-Boote befähigt sie, sich vor jedem bedeutenden englischen Hafen an der West-, Süd- und Ostküste geraume Zeit aufzuhalten. Kein Schiff ist mehr sicher, die Haupthandelsplätze zu erreichen, und die Schiffahrt wird mit solchen Gefahren verknüpft sein, daß sie das auf ihr lastende Risiko nicht zu ertragen vermag. Dabei liegt die Wirksamkeit nicht einmal in der tatsächlichen Vernichtung, sondern mehr noch in der Abschreckung. Der Kreuzerkrieg bewegt sich auf den weiten Straßen des Ozeans und sucht hier mühsam seine Beute. Das U-Boot erwartet sie dicht vor dem Endziel der Reise und hält die

Textskizze Nr. 3. Orte der vom Oktober 1914 bis Januar 1915 durch deutsche U-Boote versenkten Handelsschiffe.



1 Engl. Dampfer „Glitra", 866 T, 20. Oktober 1914 versenkt von „U 17".
2 Engl. Dampfer „Malachite", 718 T, 23. November 1914 versenkt von „U 21".
3 Engl. Dampfer „Primo", 1366 T, 26. November 1914 versenkt von „U 21".
4 Engl. Dampfer „Durward", 1301 T, 21. Januar 1915 versenkt von „U 19".
5 Engl. Dampfer „Ben Cruachan", 3092 T, 30. Januar 1915 versenkt von „U 21".
6 Engl. Dampfer „Linda Blanche", 369 T, 30. Januar 1915 versenkt von „U 21".
7 Engl. Dampfer „Kilcoan", 456 T, 30. Januar 1915 versenkt von „U 21".
8 Engl. Dampfer „Tokomaru", 6084 T, 30. Januar 1915 versenkt von „U 20".
9 Engl. Dampfer „Ikaria", 4335 T, 30. Januar 1915 versenkt von „U 20".
10 Engl. Dampfer „Oriole", 1489 T, 30. Januar 1915 versenkt von „U 20".

Tür zum Hafen geschlossen. Ohne sein Torpedorohr zu passieren kann niemand hinein. . . . Ein solches Mittel unbenutzt zu lassen, wäre um so unbegreiflicher, als wir auf andere Weise eine so tiefgehende und empfindliche Schädigung des englischen Handels mit unseren sonstigen Seestreitkräften nicht durchzuführen vermögen."

So wie der Admiral Scheer dachte der überwiegende Teil der Flotte. So dachten auch bereits weite Kreise des deutschen Volkes, und wenn das Flottenkommando die ihm vorgelegte Niederschrift dem Admiralstab übersandte mit dem Bemerken: die Ausführungen Scheers „treffen den Nagel auf den Kopf. Wir dürfen nicht warten, bis uns das Messer an der Kehle sitzt", so wurden damit zugleich die Gedanken und Hoffnungen wiedergegeben, die sich in der öffentlichen Meinung in Deutschland auszubreiten begannen.

Die Überzeugung oder das Gefühl, daß England der mächtigste und gefährlichste Gegner sei, war für jeden Deutschen, der über die Seekriegführung nachdachte, naheliegend. Die Erfolge der U-Boote, die Taten Weddigens, Hersings und anderer weckten Begeisterung und Erwartungen. Überall machten deutsche U-Boote die See unsicher, die entlegensten Teile der Nordsee, den Englischen Kanal, dann auch die Irische See und die ganze Westküste Englands; die Berichte des Admiralstabs unterstrichen diese fortschreitenden Leistungen. Wie über die englische Seekriegführung zu denken war, über ihre anfechtbaren Mittel und die Bedrohung des deutschen Volkes in der Gesamtheit war allen durch die Denkschrift der deutschen Regierung vom 10. Oktober gesagt worden. Die Anklagen, die die neutralen Regierungen gegen ihre Vergewaltigung durch England erhoben, waren in den Zeitungen aller Welt zu lesen. Die Verbindung herzustellen zwischen dem Wunsch nach Vergeltung, der offenkundigen, lebenswichtigen Abhängigkeit Englands von seinen Seeverbindungen und dem unbegrenzten Zutrauen zu der deutschen U-Bootswaffe, dazu genügte der untrennbare Zusammenhang zwischen Marine und Volk, dazu bedurfte es keinesfalls einer planmäßigen Stimmungsmache, die gewissen Organen der Marine zugeschrieben worden ist.

Ein Vorgang allerdings ist auf die Einstellung und das Verhalten der Öffentlichkeit in Deutschland zu den Fragen des Gebrauchs der U-Bootswaffe von nachhaltigem Einfluß gewesen, das ist das Gespräch des Großadmirals v. Tirpitz am 21. November 1914 mit dem amerikanischen Pressevertreter Dr. v. Wiegand. In dem Bericht über die Unterhaltung, die sich auf verschiedene Fragen des Krieges erstreckt hatte

und am 21. Dezember in den Zeitungen erschien, wurden Äußerungen des Staatssekretärs über die Möglichkeit eines deutschen U-Bootskrieges wiedergegeben:

„Amerika hat seine Stimme zum Proteste nicht erhoben und wenig oder gar nichts unternommen gegen die Schließung der Nordsee für die neutrale Schiffahrt durch England. Was wird Amerika nun sagen, wenn Deutschland einen Unterseebootskrieg gegen alle feindlichen Handelsschiffe erklärt?“ . . . „England will uns aushungern; wir können dasselbe Spiel treiben, England einschließen, jedes englische Schiff oder jedes seiner Verbündeten, das sich irgendeinem Hafen Englands oder Schottlands nähert, torpedieren und dadurch den größeren Teil der Nahrungsmittelzufuhr abschneiden.“ . . . „Hieße es nicht, England mit demselben Maß messen, mit dem es uns mißt?“ Auf die Frage des Amerikaners: „Hat Deutschland genug Unterseeboote, um durchzuführen, was auf eine teilweise Unterseebootsblockade Englands hinausläuft?“ die Antwort von Tirpitz: „Ja. In Unterseebooten größeren Typs sind wir England überlegen.“

Über die vermeintliche Wirkung dieses Interviews, an dem viel Kritik geübt worden ist, äußert sich der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg in seinen „Betrachtungen zum Weltkriege“: „Öffentlich wurden die Feinde avertiert, sich auf eine U-Bootsblockade einzurichten, öffentlich das deutsche Volk auf den Besitz eines unfehlbaren Kriegsmittels hingewiesen. Von nun an war der U-Bootskrieg nicht aus dem Herzen der Nation zu reißen. Auf der gewaltigen Autorität, die der Admiral v. Tirpitz weithin genoß, basierte in breitesten Schichten der ehrliche Glauben, daß der U-Bootskrieg, sofort und richtig eingesetzt, uns schnellen Sieg und Frieden verbürge. Die Folgen waren unausbleiblich. Nie konnte die Stimme der so aufgerufenen Öffentlichkeit wieder zum Schweigen gebracht werden. Fortgesetzt habe ich die den unbeschränkten U-Bootskrieg propagierende Presse zu zügeln versucht. Was aber konnten Zensurverbote gegen die Macht einer Überzeugung ausrichten, die sich durch das als infallibel geltende Marineurteil gedeckt fühlte! Ja, alle Versuche, die Agitation einzudämmen, steigerten nur ihre Heftigkeit.“

Nach allem, was während des Krieges zu beobachten war und später bekanntgeworden ist, trifft es nicht zu, daß auf englischer Seite infolge jener Unterredung irgendwelche Vorbereitungen zur Abwehr eines Angriffs der deutschen U-Boote getroffen worden wären. Zweifellos aber hat das Wiegand-Interview nicht unwesentlich dazu beigetragen, die folgenschwere Entscheidung über die Eröffnung und Weiterführung des

U-Bootskrieges herauszurücken aus der Abgeschlossenheit unbeeinflußter militärischer, politischer und wirtschaftlicher Erwägungen.

Das Wiegand-Interview hatte weiterhin zur Folge, daß die ohnehin nicht ungetrübten Beziehungen zwischen dem Großadmiral v. Tirpitz und dem Admiral v. Pohl noch gespannter wurden. Die Angelegenheiten der Kriegführung, auch die der U-Boote, waren Sache des Admiralstabes. Aufgabe des Reichs-Marine-Amts war die Bereitstellung der Mittel dazu. In den politischen und völkerrechtlichen Fragen des Handelskriegs mit U-Booten hatte das Reichs-Marine-Amt mitzuwirken. Ressortmäßig führend und verantwortlich für das ganze Gebiet der U-Bootskriegführung war der Chef des Admiralstabes. Dem Großadmiral v. Tirpitz, für seine Person, war jedoch bei Kriegsbeginn eine besondere Stellung eingeräumt worden, die in einem Schreiben des Chefs des Marinekabinetts vom 30. Juli 1914 an den Chef des Admiralstabes vorgezeichnet war: „Seine Majestät der Kaiser wünschen, daß Ew. Exzellenz sich in dieser sehr ernsten Zeit über das, was Ew. Exzellenz Seiner Majestät vorzutragen haben, sich vorher mit dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts in Verbindung setzen und im Vortrage selbst auf etwaige abweichende Ansichten des Staatssekretärs aufmerksam machen. Seine Majestät wollen, daß Ew. Exzellenz das nicht als Mißtrauen auffassen, sondern nur als den Ausdruck des durch den Ernst der Lage gegebenen Bedürfnisses Seiner Majestät, möglichst Nutzen aus dem bewährten Urteil eines auf allen Gebieten des Marinewesens erfahrenen langjährigen Beraters zu ziehen." Diese Verfügung diente vor allem auch dazu, dem Kaiser die Gewähr zu geben, daß das Urteil des langjährigen scharfdenkenden Staatssekretärs gehört würde. Dem Großadmiral v. Tirpitz war damit in den großen Fragen der Seekriegführung eine beratende Stimme verliehen worden. Die Verantwortung blieb jedoch beim Chef des Admiralstabs, da dieser ohne den Großadmiral dem Kaiser Vortrag hielt. Nur zwei im Wesen und Charakter und in ihren Anschauungen völlig übereinstimmende Männer konnten unter solchen Bedingungen ohne Reibung zusammenarbeiten. Diese Voraussetzungen waren aber nicht erfüllt. Meinungsverschiedenheiten über die Grundzüge der Seekriegführung — Verwendung der Flotte — kamen hinzu, um den Abstand zwischen den beiden Admiralen zu vergrößern. Aus ihren persönlichen Aufzeichnungen über die Kriegszeit geht hervor, bis zu welcher Schärfe sich ihr Verhältnis durch den Streit um die Verwendung der Hochseeflotte zugespitzt hatte. Auch in Sachen des U-Bootskrieges gingen die Ansichten auseinander.

Im Verlauf des Schriftwechsels, der in dem vorbereitenden Zeitabschnitt von November 1914 bis Januar 1915 zwischen dem Chef des Admiralstabes und dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes vor sich ging, hatte Großadmiral v. Tirpitz mehrmals Gelegenheit, seine Ratschläge niederzulegen:

Randbemerkung vom 9. November zu der ersten Mitteilung des Chefs des Admiralstabs: „Zeitpunkt nicht früher, als einigermaßen U-Boote zur Stelle. Die Blockade um ganz England klingt sehr nach Bluff. Blockade zunächst Themse scheint mir besser."

Randbemerkung vom 17. November zum Bericht des Flottenkommandos: „5 bis 7 Blockadestellungen sind zu wenig."

Schreiben des Staatssekretärs an Chef des Admiralstabes vom 16. Dezember: „Der U-Bootskrieg ohne Blockadeerklärung, wie er vom Admiralstab vorgeschlagen wird, geht meines Erachtens in seiner Wirkung auf die Neutralen sehr viel weiter als eine regelrechte Blockade und ist daher politisch erheblich gefährlicher. Die bisherigen Kriegserfahrungen haben leider gezeigt, daß Deutschland auf die Handelsinteressen der Neutralen mehr Rücksicht nehmen muß als England. . . . Schließlich möchte ich glauben, daß amtliche Stellen bei uns, die völkerrechtliche und moralische Bedenken schon gegen eine U-Boots b l o c k a d e hegen, solche Bedenken in noch ungleich höherem Maße gegen diese Art des Vorgehens geltend machen werden. Der von Ew. Exzellenz aufgestellte Entwurf dürfte diesen Widerstand eher steigern als beseitigen. Abgesehen von Vorstehendem bin ich aber durchaus der Ansicht, daß ein planmäßiges Vorgehen im großen Stil gegen den englischen Handel mit U-Booten innerhalb der Marine auf das energischste und mit allen Mitteln vorbereitet werden muß."

Randbemerkung vom 5. Januar 1915 zu einem Schreiben des Chefs des Admiralstabes: „Ich empfehle, daß im Luftkrieg und U-Blockade Einverständnis des Kriegsministers womöglich schriftlich zu sichern vor Unterredung mit Reichskanzler."

Schreiben des Staatssekretärs vom 6. Januar 1915 an den Chef des Admiralstabes: „Der Erklärung einer U-Bootsblockade gegen England stimme ich zu. Ich halte eine solche Blockade für eins der wenigen Mittel, die uns noch geblieben sind" — in Anbetracht der Zurückhaltung der Flotte —, „um England zum Frieden geneigt zu machen, ich fürchte jedoch, daß vom politischen Standpunkte aus dieser Maßnahme erheblicher Widerstand entgegengesetzt werden wird, und empfehle daher die Weiterbetreibung des Handelskrieges vom U-Boot aus in der bisher mehrfach ange-

wandten Form als Überleitung zu schärferen Maßnahmen und um die maßgebenden Stellen unserer Regierung und die Neutralen an den U-Bootskrieg zu gewöhnen."

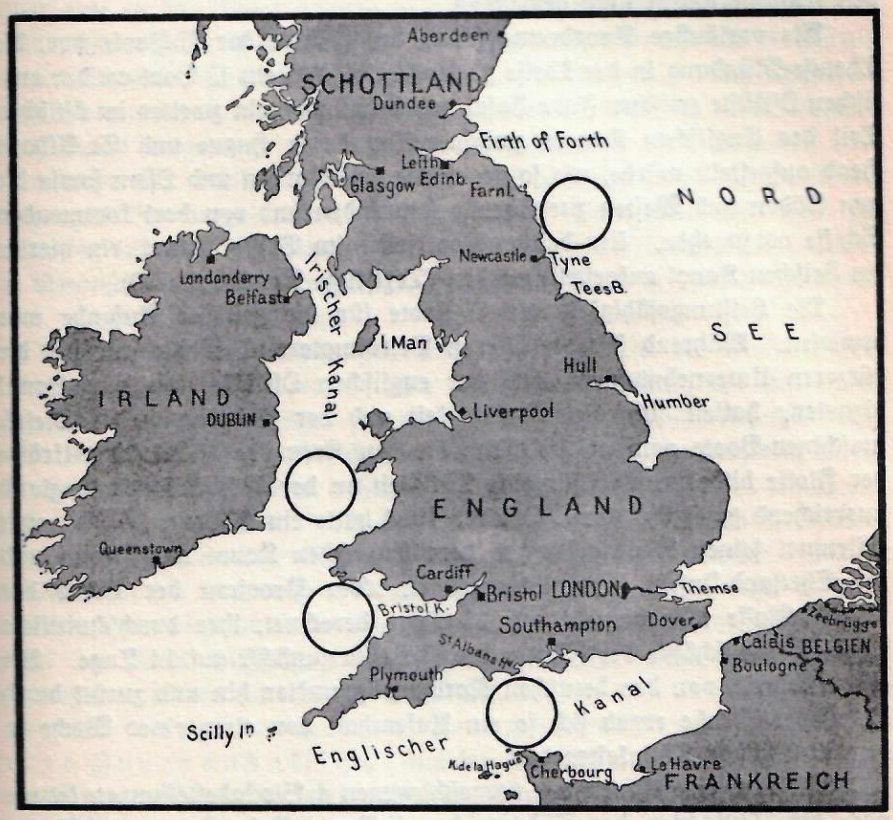
Klein anfangen, ohne Bluff, und den Rahmen dann erweitern; währenddessen Rüsten der U-Bootswaffe; kluges Vorbereiten eines einheitlichen Zusammenarbeitens mit der Leitung des Landkrieges und der Leitung der Politik unter Würdigung der Widerstände, die von dieser Seite im eigenen Lager entstehen könnten; reifliches Überlegen, wie weit die eigene Macht den Neutralen gegenüber reicht und welche Rücksicht auf die Handelsinteressen der Neutralen zu nehmen ist: das waren die Leitpunkte, welche die Marine, wenn es nach dem Großadmiral v. Tirpitz gegangen wäre, im Auge zu behalten hatte. Es waren die Ratschläge des erfahrenen Staatsmannes, der sich auf das behutsame Führen schwieriger Geschäfte der Reichspolitik verstand, bei denen die gleichgerichtete Mitwirkung der anderen Ressorts unentbehrlich war.

Admiral v. Pohl hingegen war anders eingestellt; rasches Vorgehen, sofortiges Beseitigen von Widerständen, schnelle Erfolge entsprachen ihm mehr. Zu einer höheren Entscheidung zwischen den beiden grundverschiedenen Einstellungen sollte es nicht kommen. Mit dem Wiegand-Interview hatte der Großadmiral v. Tirpitz eine Frage in die Öffentlichkeit gebracht, die zwar eine politische war, aber auch die Seekriegführung und den Chef des Admiralstabes anging, und die der Admiral v. Pohl als sein eigenstes Gebiet betrachtete. Der Staatssekretär hatte sich darüber nicht mit dem Admiralstabschef ins Einvernehmen gesetzt; dieser fühlte sich übergangen und verletzt. So wird das Wiegand-Interview vielleicht auch ein Grund gewesen sein, der den Admiral v. Pohl veranlaßte, die letzten entscheidenden Schritte zum U-Bootskrieg seinerseits ohne den Großadmiral v. Tirpitz zu unternehmen.

Anfang Januar 1915 lag dem Admiralstab die vom 27. Dezember 1914 datierte fachmännische Stellungnahme des Führers der U-Boote vor, die eine weitere Klärung herbeiführte[1]). Korvettenkapitän Bauer legte seinen Ausführungen, stark abweichend von der Annahme des Admiralstabs, eine Besetzung von nur 4 Blockadestellungen zugrunde, und er schränkte dies noch dadurch ein, daß er in der Besetzung der wenigen Gebiete Unterbrechungen in Aussicht stellte, die besonders im Winter bei der größeren Beanspruchung der Boote durch schlechtes Wetter

[1]) Anlage 18.

Textskizze Nr. 4. Blockadestellungen der U-Boote nach dem Vorschlag des Führers der U-Boote vom 27. Dezember 1914.



von längerer Dauer sein würden. Diese Berechnung beruhte auf der Erfahrung, daß immer nur etwa der dritte Teil der U-Boote für Unternehmungen verwendungsfähig war, weil die langwierigen Instandsetzungen auf den Werften keine stärkere Bereitschaft zuließen. Ferner konnten nur voll ausgebildete Boote und solche mit unbedingter technischer Betriebssicherheit zur Entsendung für den Handelskrieg herangezogen werden; neue Besatzungen und unzuverlässige Maschinenanlagen waren den Anforderungen nicht gewachsen.

Als vorläufige Anordnung schlug der Führer der U-Boote vor, die Themse-Mündung in der Weise zu blockieren, daß ein U-Boot an der englischen Ostküste zwischen Farn-Insel und dem Tyne, ein zweites im östlichen Teil des Englischen Kanals zwischen Kap de la Hague und St. Albans Head aufgestellt würde, um so gegen die von Norden und Osten sowie die von Süden und Westen zur Themse steuernden und von dort kommenden Schiffe vorzugehen. Ein drittes Boot sollte im Bristol-Kanal, ein viertes im Irischen Kanal aufgestellt werden (Textskizze Nr. 4 Seite 39).

Die Leistungsfähigkeit der U-Boote für die gestellte Aufgabe war erwiesen. Während sich die älteren Petrolmotoren-U-Boote nur für die kürzeren Unternehmungen nach der englischen Ostküste und dem Kanal eigneten, hatten sich die Seefähigkeit und der Fahrbereich der Dieselmaschinen-Boote vom „U 19"-Typ, die den Kern der U-Bootsstreitkräfte der Flotte bildeten, auch für eine Tätigkeit an der Westseite von England ausreichend gezeigt[1]). Ende Oktober 1914 hatte ein U-Boot, „U 20", zum erstenmal seinen Rückmarsch aus dem Englischen Kanal um Irland und die Shetland-Inseln herum ausgeführt. Der Proviant der Boote der „U 19"-Klasse war damals auf 17 Tage berechnet, ihre durchschnittliche Seeausdauer schätzte der Führer der U-Boote zunächst auf 14 Tage. Bei einem Marsch von den deutschen Nordseestützpunkten hin und zurück durch die Dover-Straße ergab sich so ein Aufenthalt von etwa einer Woche in dem westlichsten Tätigkeitsgebiet.

Mit dem Einnehmen der vorgeschlagenen 4 Blockadestellungen konnte nach dem Gutachten des Führers der U-Boote Ende Januar 1915 begonnen werden.

Wie schon bei allen früheren Gelegenheiten sprach sich Korvettenkapitän Bauer auch jetzt dahin aus, daß die U-Boote den Handelskrieg unter keinen Umständen so führen könnten, wie ihn die Prisenordnung vorsah. Das Anhalten und Untersuchen der Handelsschiffe, das In-Sicher-

[1]) Vgl. Abschnitt 10.

heit-Bringen der Besatzungen und Passagiere bedinge ein längeres Verweilen des U-Boots in aufgetauchtem Zustand und gefährde es. Wenn „U 17" und „U 21" im Oktober und November in einer Form verfahren hatten, die den Bestimmungen der Prisenordnung angenähert war, so betrachtete der Führer der U-Boote dies als Ausnahmefälle. Der früher wiedergegebene Bericht des Kommandanten von „U 21" hatte das Gewagte seines eigenen Vorgehens betont. Korvettenkapitän Bauer sprach daher eine in der Front damals allgemein geltende Meinung aus, wenn er als unerläßliche Vorbedingung für einen Handelskrieg mit U-Booten die Ermächtigung hinstellte, Handelsschiffe ohne Warnung durch Torpedoschuß des getauchten U-Boots versenken zu dürfen. Nur bei Nacht mußten die U-Boote aufgetaucht angreifen wie Torpedoboote. Ein Anhalten und Durchsuchen von Schiffen bei Nacht kam noch weniger in Frage, da Überraschungen des aufgetauchten U-Boots in der Dunkelheit noch eher zu befürchten waren. Die Nachtverwendung hielt der Führer der U-Boote im Gegensatz zu dem Admiralstab, der sie anfangs in Zweifel gezogen hatte, für durchaus angängig.

Von diesen Voraussetzungen ausgehend erklärte der Führer der U-Boote, indem er von einer früher geäußerten gegenteiligen Annahme abging, daß es ausgeschlossen sei, eine Gewähr für das Unterscheiden von neutralen und feindlichen Schiffen zu übernehmen: Die Beobachtung durch das Sehrohr ist nicht immer sicher und klar, bei Nacht ist in den seltensten Fällen ein Erkennen der Nationalität möglich, das Führen neutraler Flaggen durch feindliche Schiffe wurde mit Sicherheit erwartet. „Eine Garantie für die Schonung neutraler Schiffe, selbst wenn die beste Absicht bestände, kann nicht übernommen werden. Andernfalls würde jedes Vorgehen bei Nacht hinfällig, wodurch gleichzeitig die ganze Blockade fast wirkungslos werden würde. Es ergibt sich, daß, wenn die Blockade einmal ausgesprochen ist, dem Handel der Neutralen keine Zugeständnisse gemacht werden können."

Wie eine Warnung lesen sich diese Sätze, wenn man den weiteren Gang der Ereignisse übersieht.

Im übrigen rechnete der Führer der U-Boote Ende Dezember, in Übereinstimmung mit dem Flottenkommando, mehr mit einer Blockade, derzufolge alle Blockadebrecher, feindliche und neutrale, dem U-Boot verfallen wären.

5. Die völkerrechtliche und politische Stellungnahme der Deutschen Regierung zum U-Bootskrieg.

Dem Reichskanzler und dem Auswärtigen Amt stand die englische Kriegführung, ihr Endzweck und die Gefahr, die sie für Deutschland bedeutete, ebenso vor Augen wie der Marine. In ihrer Denkschrift und Note vom 10. Oktober hatte die Deutsche Regierung bereits gegen die ersten feindlichen Seekriegsmaßnahmen Verwahrung eingelegt, indem sie die Rechtsauffassung vertreten hatte, daß das Verlassen des Bodens der Londoner Erklärung durch die Order in Council vom 20. August und durch die sonstigen darüber hinausgehenden Handlungen des englischen Hunger- und Wirtschaftskrieges als eine fortgesetzte Verletzung des Völkerrechts anzusehen wäre. Darauf folgten von englischer Seite nur weitere Schritte auf dem gleichen Wege: durch die Order vom 29. Oktober, durch die Erklärung der Nordseesperre vom 2. November, durch die immer tiefer eingreifende Ausgestaltung der englischen Handelsaufsicht in neutralen Ländern zum Zwecke völliger Abschließung Deutschlands. Mit Holland war der Anfang gemacht worden, in den nordischen Staaten und der Schweiz wurden nach dem bewährten Vorbild des Nederlandsche Overzee Trust allmählich ähnliche Einrichtungen durchgesetzt. In der völkerrechtlichen Verurteilung aller dieser feindlichen Maßnahmen stimmte die Deutsche Regierung mit der Marine überein. Der nach Vergeltung verlangende Antrag des Chefs des Admiralstabes versetzte Reichskanzler und Auswärtiges Amt alsdann in die Notwendigkeit, Stellung zu nehmen zu dem Plan eines militärischen Unternehmens, das an sich ebensoviel und ebensowenig mit dem Völkerrechte vereinbar war, wie die englischen Maßnahmen, denen es nachgebildet war. Nachdem das Auswärtige Amt unterrichtet worden war, wie die Marine sich das Vorgehen der U-Boote dachte, und daß der Admiralstab nicht eine Blockade, sondern die Erklärung eines Kriegsgebiets nach englischem Vorgang beabsichtigte, legte das Auswärtige Amt seine völkerrechtliche Ansicht dazu am 30. November dem Reichskanzler vor:

„Nach allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen würden die von der Marine ins Auge gefaßten Maßnahmen sowohl den englischen wie den neutralen Kauffahrteischiffen gegenüber an sich nicht zulässig sein. Für

die englischen Kauffahrteischiffe kommt es dabei auf die Frage, ob eine rechtsgültige Blockade vorliegt, nicht an, denn sie würden als feindliche Schiffe ohne weiteres weggenommen und versenkt werden können. Es müßte aber für die Erhaltung des Lebens der Mannschaften und der Passagiere gesorgt werden, da Zivilpersonen auf unverteidigtem Gebiete nicht unmittelbar mit Waffengewalt angegriffen werden dürfen. Diese Rücksicht würde aus militärischen Gründen nicht genommen werden können. Neutrale Schiffe könnten, abgesehen von dem Falle der Kriegskonterbande, am Ein- und Auslaufen in englischen Küstengewässern nur auf Grund einer rechtsgültigen Blockade gehindert werden. Eine solche Blockade ist aber in den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu erblicken. . . . Im übrigen treffen selbstverständlich auf die neutralen Schiffe die aus der Vernichtung von Menschenleben sich ergebenden Bedenken in verstärktem Maße zu.

„Deutschland würde daher die geplanten Maßnahmen sowohl den Feinden wie den Neutralen gegenüber nur mit dem völkerrechtlichen Grundsatz der Vergeltung begründen können. Diese Vergeltung ergibt sich für England aus dessen Bestreben, durch die völkerrechtswidrige Lahmlegung des legitimen neutralen Handels die Volkswirtschaft Deutschlands zu treffen und letzten Endes auf dem Wege der Aushungerung das ganze deutsche Volk der Vernichtung preiszugeben; diesem Bestreben gegenüber erscheinen unsere Maßnahmen in der Tat gerechtfertigt. Den Neutralen gegenüber würde man sich auf die Tatsache berufen, daß sie nicht nur die durch England beliebten Verletzungen ihrer Neutralität zuungunsten Deutschlands hingenommen, sondern sich ihnen auch in gewisser Richtung durch Erlaß von Aus- und Durchfuhr-Verboten angeschlossen haben."

Diese erste Stellungnahme des Auswärtigen Amts, die das Recht einer Vergeltung bejahte, behielt weiterhin Geltung für die deutsche Regierung und bildete im Februar 1915 die Grundlage für die Ankündigung des U-Bootskrieges.

Von feindlicher Seite ist das von der deutschen Regierung in Anspruch genommene Recht aufs schärfste bestritten und die Anklage erhoben worden, daß „die deutschen Methoden der Kriegführung gänzlich außerhalb des Rahmens jedes die Kriegsoperationen gegen den Handel regelnden internationalen Rechts lägen". Die betroffenen neutralen Staaten haben sich mit den schwersten Vorwürfen angeschlossen. Die feindliche Propaganda hat erreicht, daß bis in die Gegenwart der U-Bootskrieg weniger in Vergessenheit geraten ist, als das, was die neutralen Länder durch die Kriegführung der Ententemächte zu dulden gehabt haben.

Der Deutsche Reichstag der Nachkriegszeit hat es daher für seine Aufgabe gehalten, sich durch das Gutachten eines Sachverständigen über die völkerrechtliche Beurteilung des U-Bootskrieges eine eigene Meinung zu bilden und durch das Feststellen des deutschen Standpunkts zur Klärung der Frage vor der Welt beizutragen. Das Gutachten, dem sich der Ausschuß des Reichstags angeschlossen hat, ist von derselben Persönlichkeit aufgestellt worden, die im Kriege Rechtsberater der deutschen Außenpolitik gewesen ist, dem Wirklichen Geheimen Rat Dr. Kriege; das Gutachten ist daher zugleich eine maßgebende Wiedergabe der Gedanken und Überlegungen, die während des Krieges für die deutsche politische Leitung in jenen Fragen des Seekriegsrechts bestimmend gewesen sind, und von so erschöpfender Vollständigkeit, wie sie in keinem der einschlägigen Dokumente der Kriegszeit zu finden ist.

Dem deutschen Volk ist die Feindschaft, der es des U-Bootshandelskrieges wegen von der Außenwelt ausgesetzt war, zum Verhängnis geworden. Der unglückliche Ausgang des Krieges hat es mit sich gebracht, daß auch im Innern Unruhe und Erregung sich der Gemüter bemächtigten. In der Darstellung der Vorgeschichte des U-Bootskrieges, die die Zusammenhänge zeigen soll, welche zu dem Entschluß geführt haben, darf daher eine ausführliche Würdigung der Tatsache nicht fehlen, daß die deutsche Regierung in der Überzeugung von einem ihr gebührenden Rechte handelte, als sie im Kampf um Sein oder Nichtsein die einzige wirksam erscheinende Waffe gegen die herausfordernde und vernichtende Umklammerung zur See ergriff. Keine Unterlage ist für eine solche Würdigung geeigneter als die, welche auch dem Deutschen Reichstag zu seiner Forschung gedient hat. Aus dem Gutachten des Dr. Kriege werden daher die wesentlichen Stellen im Wortlaut hierher genommen.

„Da die Londoner Erklärung nicht ratifiziert worden ist, hatte sie im Weltkrieg als völkerrechtliches Vertragsrecht keine Geltung. Dagegen war sie für den Krieg von maßgebender Bedeutung als Quelle völkerrechtlichen Gewohnheitsrechts, da sie, wie sich aus ihrer Geschichte ergibt, nicht etwa ein neues Recht im Seehandelskrieg schaffen, sondern nur das bestehende Gewohnheitsrecht kodifizieren wollte. Von diesem Gesichtspunkte ging bereits die Einladung der Britischen Regierung zur Londoner Seekriegsrechtskonferenz aus, die als Zweck der Konferenz bezeichnete, »zu einem Abkommen darüber zu gelangen, welches die allgemein anerkannten Grundsätze des internationalen Rechtes im Sinne des Artikel 7 Absatz 2 des Haager Abkommens über die Errichtung eines internationalen Prisenhofs vom 18. Oktober 1907 seien«, mit anderen

Worten, die in Geltung befindlichen völkerrechtlichen Regeln über den Seehandelskrieg gemeinschaftlich festzustellen. Daß dieser Zweck tatsächlich erreicht wurde, ergibt sich schon aus den allgemeinen Betrachtungen im Eingang des Generalberichts des Redaktionsausschusses der Londoner Konferenz, wonach »die Regeln der aus den Beratungen der Seekriegsrecht-Konferenz hervorgegangenen Erklärung in ihrer Gesamtheit ganz dem Wunsche entsprechen, den die Britische Regierung in ihrer Einladung vom Februar 1908 ausgedrückt hatte«. Vor allem aber hat dieser Gedanke in der Londoner Erklärung selbst Aufnahme gefunden, indem diese im Eingang gewissermaßen als Überschrift folgende Bestimmung enthält:

„Die Signatarmächte sind einig in der Feststellung, daß die in den vorliegenden Kapiteln enthaltenen Regeln im wesentlichen den allgemein anerkannten Grundsätzen des internationalen Rechtes entsprechen.

„Hierzu bemerkt der Generalbericht des Redaktionsausschusses: Diese Bestimmung beherrscht alle folgenden Regeln. . . . Die Konferenz hat vor allem das Ziel verfolgt, die Sätze, die als Gewohnheitsrecht angesehen werden konnten, festzustellen, genau zu bestimmen und soweit nötig zu ergänzen.

„Nach alledem kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Regierungen der Konferenzstaaten, von deren bevollmächtigten Delegierten die einleitende Bestimmung einstimmig angenommen worden ist, und insbesondere auch die Britische Regierung, deren Delegation die Aufnahme der Bestimmung angeregt hat, in der Londoner Erklärung eine Kodifikation des allgemein anerkannten völkerrechtlichen Gewohnheitsrechts erblickt haben. Da sich nun unter den Konferenzstaaten die zumeist beteiligten Handels- und Seestaaten befanden, ergibt sich ohne weiteres der Schluß, daß im Weltkriege zum mindesten die in der Erklärung niedergelegten wesentlichen Grundsätze als geltendes völkerrechtliches Gewohnheitsrecht anzusehen waren.

„Am schlagendsten kennzeichnen das völkerrechtswidrige Verhalten Englands dessen eigene Protestnoten gegen die russische Konterbandepolitik im Russisch-Japanischen Kriege vom Jahre 1904. Rußland hatte in seiner Konterbandeerklärung vom 14./27. Februar 1904 u. a. Heizmaterial aller Art sowie Lebensmittel und sonstige für Kriegszwecke geeignete Gegenstände, »die für feindliche Rechnung oder an feindliche Bestimmung befördert werden«, als Konterbande bezeichnet und auf eine entsprechende Anfrage der Britischen Regierung erklärt, daß alle diese Gegenstände als absolute Konterbande anzusehen seien. Demgegenüber bemerkt die Britische Regierung in ihren Protestnoten vom

1. Juni und 10. August 1904 mit hohem Befremden, daß »diese Maßnahme unvereinbar sei mit dem Völkerrecht und der Völkerrechts-Praxis«. Sie läßt den Begriff »Kriegskonterbande« nur für Gegenstände gelten, »die tatsächlich Kriegszwecke und -ziele verfolgen«, und macht dabei einen scharfen Unterschied zwischen »Waffen, Kriegsmunition und ähnlichen Gegenständen, die ausschließlich militärischen Zwecken dienen — absolute Konterbande —«, und »solchen Gegenständen, die nach Umständen sowohl für Kriegszwecke wie für Friedenszwecke benutzt werden können — relative Konterbande —«. Die Gegenstände der relativen Konterbande, zu denen sie insbesondere auch Heizmaterial und Lebensmittel rechnet, dürfen nach ihren Ausführungen als Konterbande nur dann behandelt werden, »wenn sie unmittelbar und besonders für die Land- oder Seestreitkräfte des Feindes bestimmt sind«, und wenn im einzelnen Falle »der Nachweis für diese Bestimmung erbracht worden ist«. Gegen die entgegenstehende russische Auffassung, die zu einer »Verwischung des Unterschieds zwischen absoluter und relativer Konterbande« führe, protestiert die britische Regierung auf das schärfste, indem sie darauf hinweist, »daß eine solche ohne Vorgang dastehende Ausdehnung der Lehre von der Konterbande fast alle Transporte der britischen Handelsschiffahrt nach dem Osten sperre«; sie fügt die Drohung hinzu, daß »Rußland seine im Gegensatz zum Völkerrecht stehenden und für den neutralen Handel unerträglichen Weisungen ändern müsse«, widrigenfalls »England gezwungen sei, alle Maßnahmen zum Schutze seines Handels zu ergreifen«. Vergleicht man die Stellungnahme Englands im Russisch-Japanischen Kriege mit seiner Haltung im Weltkriege, so kommt man zu dem Schluß, daß England für sich ein doppeltes Konterbanderecht, und zwar eins als Neutraler und eins als Kriegführender, in Anspruch nimmt, und daß das von ihm als Kriegführenden gehandhabte Konterbanderecht mit der von ihm als Neutralen vertretenen Theorie und Praxis des geltenden Völkerrechts im schroffsten Widerspruch steht.

„Die wesentlichste Bestimmung des Blockaderechts der Londoner Erklärung ist die Regel in Kapitel 2, wonach »die Blockade, um rechtlich wirksam zu sein, tatsächlich wirksam sein, d. h. durch eine Streitmacht aufrechterhalten werden muß, die hinreicht, um den Zugang zur feindlichen Küste in Wirklichkeit zu verhindern«. Diese Regel muß als allgemein anerkannter Grundsatz des internationalen Rechts im Sinne der einleitenden Bestimmung der Londoner Erklärung angesehen werden, und das um so mehr, als sich der Grundsatz auch in der Pariser

Seerechtsdeklaration findet, also für die an dieser Deklaration beteiligten Kriegsparteien, d. h. insbesondere für Deutschland, Österreich-Ungarn, England, Frankreich, Italien und Japan, nicht nur als völkerrechtliches Gewohnheitsrecht, sondern auch als völkerrechtliches Vertragsrecht Geltung beanspruchen kann. Aus der Regel folgt, daß, soweit eine tatsächlich wirksame Blockade nicht besteht, der neutrale Seehandel mit dem Feinde, abgesehen vom Handel mit Kriegskonterbande, nicht unterbunden werden darf. — Diese Grundsätze über das Blockaderecht hat England verletzt, und zwar noch vor der Erklärung des deutschen U-Bootskrieges, durch die im November unter der Form einer Kriegsgebietserklärung eingeführte Nordseesperre. — Eine Verletzung des Völkerrechts ist in der Verhängung der Nordseesperre insofern zu finden, als die britische Admiralität in der von ihr erlassenen Bekanntmachung jede Schiffahrt in der ganzen als Kriegsgebiet (military area) erklärten Nordsee, die sich nicht innerhalb der von ihr bezeichneten Wege halten würde, unter dem Scheine einer Warnung vor britischen militärischen Operationen mit schwersten Gefahren durch Minen und Kriegsschiffe bedrohte. Daß die rechtlichen Voraussetzungen für eine solche Beschränkung der Nordseeschiffahrt auf bestimmte zeitraubende Wege nicht gegeben waren, liegt auf der Hand. Eine Blockade über deutsche Küsten oder Häfen war weder ausgesprochen, noch hätte sie ausgesprochen werden können, da die deutschen Häfen mit den skandinavischen Ländern, z. T. auch mit den Niederlanden, in freiem Verkehr standen, von einer tatsächlichen Verhinderung des Zugangs zu ihnen also keine Rede war; abgesehen hiervon hätten übrigens die an der Nordsee liegenden neutralen Häfen nach völkerrechtlichen Grundsätzen in die Blockade keinesfalls einbezogen werden dürfen (vgl. Artikel 1 der Londoner Erklärung). Ebensowenig konnte sich die britische Admiralität für ihre Maßnahme auf die Erklärung der Nordsee als Kriegsgebiet berufen. Denn die aus diesem Grunde von ihr anscheinend in Anspruch genommene Polizeihoheit über ein bestimmtes Meeresgebiet steht, wie die Niederländische Regierung mit Recht hervorgehoben hat, den Kriegführenden nur im Umkreis ihrer unmittelbaren militärischen Unternehmungen zu, da sonst mit der Kriegsgebietstheorie jede Meeresfreiheit illusorisch gemacht werden könnte; es unterliegt aber keinem Zweifel, daß ein Meeresgebiet von der Größe der Nordsee nicht als Umkreis unmittelbarer militärischer Unternehmungen angesehen werden kann. Der eigentliche Zweck der Maßnahme endlich, nämlich die Unterstellung der gesamten Nordseeschiffahrt unter die Kontrolle der britischen Seestreitkräfte, und damit unter das britische Durchsuchungs- und Ein-

bringungs-System, war selbstverständlich nicht geltend zu machen, da er jeder rechtlichen Grundlage entbehrte. Andererseits sollte die Warnung der Admiralität vor den »nach verdächtigen Fahrzeugen suchenden« britischen Kriegsschiffen offenbar bedeuten, daß Kauffahrteischiffe, die in der Nordsee außerhalb der ihnen angewiesenen Wege getroffen würden, sich darauf gefaßt machen müssen, ohne Untersuchung auf etwaige Verdachtsgründe hin angegriffen und zerstört zu werden; denn wenn eine Untersuchung, wie sie das Völkerrecht vorschreibt, beabsichtigt gewesen wäre, so hätte die ganze Warnung keinen Sinn gehabt, da alsdann vor jedem Angriff eine Aufklärung der Verdachtsgründe hätte erfolgen müssen, die legitime Schiffahrt also nicht gefährdet worden wäre. Die englische Warnung stellt hiernach nichts anderes dar, als die Drohung, in der willkürlich als Kriegsgebiet erklärten Nordsee die legitime neutrale Schiffahrt ohne jeden völkerrechtlichen Grund zu vernichten."

Die Deutsche Regierung stand mit ihrer Auffassung nicht allein. Neutrale Regierungen vertraten in Protestnoten dieselbe Ansicht.

Aus den gleichlautenden Protestnoten der Dänischen, der Norwegischen und der Schwedischen Regierung vom 12./13. November 1914[1]):

„In Ansehung mehrerer seiner wichtigsten Teile ist das Völkerrecht auf Grund der Konferenzen im Haag und in London kodifiziert worden. Es ist richtig, daß die dort ausgearbeiteten Abkommen nicht von allen Seiten ratifiziert worden sind. Sie sind indessen als maßgebendster Ausdruck des Rechtsbewußtseins der Völker und deshalb als Niederschlag des gegenwärtigen Standes des Internationalen Rechtes anzusehen. Dies trifft besonders auf die Londoner Erklärung zu, die durch die Vertreter von 10 Seemächten gebilligt wurde, wovon 6 zur Zeit Kriegführende sind. Der Wortlaut dieses Abkommens stellt selbst ausdrücklich fest, daß die darin enthaltenen Regeln tatsächlich den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts entsprechen. Ganz abgesehen von den Erklärungen, wonach das Londoner Abkommen gleich einem ratifizierten Vertrag angewandt werden soll, muß gegenwärtig die völlige Gültigkeit beinahe aller seiner Bestimmungen anerkannt werden. . . . Die Freiheit der Meere und das unverjährbare Recht der Neutralen, sich der allen gemeinsamen Handelsstraßen zu bedienen, sind durch den Anspruch, den neutralen Schiffen die Verpflichtung aufzuerlegen, einen bestimmten Weg zu nehmen und bestimmte Häfen anzulaufen, abgeschwächt und eingeschränkt worden,

[1]) Anlage 13.

ohne daß die Neutralen begründeten Anlaß zu einem Verdacht gegeben hätten, der solche Beschränkungen verständlich machen oder gar rechtfertigen könnte. Die Listen sowohl der absoluten wie der relativen Konterbande sind entartet und maßlos erweitert worden, was entsprechende Schädigungen der Rechte der Neutralen bedeutet. Indem man die Theorie von der fortgesetzten Reise[1]) und gewisse, den Neutralen ungünstige Rechtsvermutungen auf die relative Konterbande zur Anwendung bringen will, nimmt man in Wirklichkeit für sich die Gleichstellung dieser Konterbande mit der absoluten Konterbande in Anspruch, was eine ganz gefährliche Neuerung bedeuten würde. Die seit Jahrhunderten anerkannten Regeln für die Durchsuchung und Wegnahme werden nicht mehr beachtet; dies verursacht dem erlaubten Handel Verzögerungen, die beträchtliche Verluste im Gefolge haben. In den angedeuteten wie auch in anderen Maßnahmen erkennt man die Absicht, eine mit den Rechten, ja sogar mit den Pflichten der Neutralen unvereinbare Kontrolle über den Handel der neutralen Länder auszuüben."

Aus der Protestnote der Niederländischen Regierung gegen die englische Nordseesperre, vom 16. November 1914[2]):

„Nach dem Völkerrecht bildet lediglich der unmittelbare Umkreis der militärischen Unternehmungen der Kriegführenden das Kriegsgebiet, in dem die Polizeihoheit eines Kriegführenden sich auswirken kann. Ein Meer von der Größe der Nordsee kann nicht in seiner ganzen Ausdehnung als unmittelbarer Aktionsbereich militärischer Unternehmungen der Kriegführenden angesehen werden; wenn diese ganze Gegend als Kriegsgebiet bezeichnet wird, so bedeutet das einen schweren Eingriff in den von allen Völkern des Erdballs anerkannten Grundsatz der Freiheit der Meere. —"

Aus der Protestnote der Vereinigten Staaten von Amerika gegen die englischen Maßnahmen im Seehandelskrieg, vom 28. Dezember 1914[3]):

„Die Regierung der Vereinigten Staaten verkennt keineswegs die gewaltige Bedeutung des gegenwärtigen Kampfes, den Großbritannien führt, und beabsichtigt nicht, sich in selbstsüchtiger Weise ungebührliche Handelsvorteile zu sichern. Mit Widerstreben sieht sie sich jedoch zu der Erkenntnis genötigt, daß die gegenwärtige Politik der Britischen Regierung gegenüber neutralen Schiffen und Ladungen über die klar zutage liegenden Notwendigkeiten der Kriegführung hinausgeht und die Rechte ameri-

[1]) Vgl. Seite 14. — [2]) Anlage 14. — [3]) Anlage 15.

kanischer Bürger auf hoher See in einer Weise beschränkt, die weder durch die Regeln des Völkerrechts gerechtfertigt, noch nach dem Rechte auf Selbsterhaltung erforderlich ist. . . . Die Regierung der Vereinigten Staaten gesteht den Kriegführenden ohne weiteres die volle Berechtigung zu, die Schiffe amerikanischer Bürger oder neutrale Schiffe mit amerikanischen Waren auf hoher See zu betreten und zu durchsuchen, auch sie festzuhalten, wenn genügend Beweise vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß ihre Ladungen Konterbande enthalten. Aber die Britische Regierung muß auf Grund eigener Erfahrungen in der Vergangenheit anerkennen, daß die Amerikanische Regierung es nicht ohne Protest zulassen kann, wenn amerikanische Schiffe oder amerikanische Waren nach britischen Häfen eingebracht und dort zu dem Zwecke, sie überhaupt erst nach Konterbande zu durchsuchen, oder auf Grund von Vermutungen festgehalten werden, die durch besondere Landesgesetze geschaffen wurden, und offenbar mit Lehre und Praxis des Völkerrechts unvereinbar sind."

„Die Berufung Englands auf das Recht der Vergeltung.

„Die Britische Regierung scheint selbst die völkerrechtliche Zulässigkeit ihrer Sperrmaßnahmen an sich nicht behaupten, vielmehr die Berechtigung der Nordseesperre aus Deutschlands angeblich rechtswidriger Art des Minenlegens herleiten zu wollen[1]). Das würde bedeuten, daß sie sich gegenüber den deutschen Kriegsmaßnahmen auf das vom Völkerrecht unter bestimmten Voraussetzungen anerkannte Recht der Vergeltung beruft."

Die am 2. November in der Bekanntgabe der englischen Nordseesperre erhobenen Vorwürfe bezogen sich darauf, daß von deutscher Seite auf hoher See, und zwar durch Kauffahrteischiffe unter neutraler Flagge, Minen gelegt worden seien, lediglich zur Unterbindung der Handelsschiffahrt. Diese Behauptung war unbewiesen und unzutreffend. Vielmehr sind Minen von deutscher Seite in der fraglichen Zeit, außer zum eigenen Küstenschutz, nur in den feindlichen Küstengewässern gegen feindliche Seestreitkräfte und nur durch Kriegsfahrzeuge gelegt worden[2]). Der Versuch der Englischen Regierung, die Führung des deutschen Minenkrieges als völkerrechtliche Grundlage für Vergeltungsmaßnahmen zu benutzen, ist daher als mißlungen zu bezeichnen.

---

[1]) Anlage 16. — [2]) Anlage 17.

Das Gutachten von Dr. Kriege fährt fort:

„Das Vergeltungsrecht.

„Eine allgemeine völkerrechtliche Regelung des Vergeltungsrechts auf dem Vertragswege ist bisher nicht erfolgt, und zwar wohl schon aus dem Grunde, weil kein Staat die Möglichkeit eines von ihm etwa zu begehenden Vertragsbruchs oder einer sonstigen Völkerrechtsverletzung zugeben möchte. Dagegen hat die völkerrechtliche Übung die Vergeltung an gewisse Voraussetzungen geknüpft, die im wesentlichen davon ausgehen, daß als eigentlicher Zweck der Vergeltungsmaßnahme die Wiederherstellung des vom Gegner verletzten Rechtszustandes zu erstreben sei. Als materielle Voraussetzung verlangt das Völkerrecht, daß einmal die Rechtsverletzung des Gegners unzweifelhaft feststeht, daß weiter die Vergeltung sich auf demselben Gebiet, auf dem der Gegner das Völkerrecht verletzt hat, bewegt und sich dabei in angemessenen Grenzen hält. . . ."

Die vorstehend als Verletzung des Völkerrechts gekennzeichneten feindlichen Kriegshandlungen fallen sämtlich in die Zeit vor der Eröffnung des deutschen U-Bootskrieges, während Deutschland in dieser Zeit ein Verstoß gegen das Völkerrecht nicht zur Last fällt.

„Die Völkerrechtsverletzungen Englands und der übrigen Feindbundmächte auf dem Gebiet des Seehandelskrieges waren daher nicht etwa als Vergeltungsmaßnahmen für deutsche Verstöße gerechtfertigt."

„Deutschlands Anspruch auf Duldung des U-Bootskrieges gegenüber den neutralen Mächten.

„Die Deutsche Regierung hat den Standpunkt eingenommen, daß den Neutralen die Verpflichtung obliegt, beide Kriegsparteien in Ansehung der Bedingungen der Kriegführung gleichmäßig zu behandeln, also in Anwendung auf den vorliegenden Fall den deutschen U-Bootskrieg zu dulden, nachdem sie die völkerrechtswidrigen Methoden des feindlichen Seehandelskrieges wenigstens tatsächlich hingenommen hatten. . . . Daß die neutralen Mächte verpflichtet sind, die Kriegführenden gleichmäßig zu behandeln, muß als ein allgemein anerkannter Satz des Völkerrechts und insbesondere als einer der wichtigsten Grundsätze des Neutralitätsrechts angesehen werden. Denn wenn auch ein solcher Satz in dieser Allgemeinheit nicht vertragsmäßig festgelegt ist, so liegt es doch im Wesen der Neutralität, daß der Neutrale nicht durch ungleiche Maßnahmen die Kriegslage zugunsten des einen und zuungunsten des anderen Kriegführenden verändern darf. . . . Bei Anwendung der Neutralitätsregeln auf den

deutschen U-Bootskrieg ergibt sich ohne weiteres, daß die neutralen Mächte verpflichtet waren, entweder dem völkerrechtswidrigen Seehandelskrieg des Feindbundes, soweit sie davon betroffen wurden, nötigenfalls auch mit Gewalt entgegenzutreten oder dem zur Vergeltung dieser Kriegsmethoden geführten gleichartigen U-Bootskrieg ebenfalls keinen Widerstand entgegenzusetzen. . . . Dabei sei übrigens bemerkt, daß die Protestnote der Vereinigten Staaten von Amerika nur über die Beeinträchtigung der amerikanischen Schiffahrt nach den Deutschland benachbarten neutralen Häfen, nicht dagegen auch über die Unterbindung dieser Schiffahrt nach deutschen Häfen Beschwerde führt, obwohl die neutrale Schiffahrt nach solchen Häfen, soweit sie sich nicht mit Konterbande befaßte, in Ermangelung einer dem Völkerrecht entsprechenden Blockade gleichfalls nicht gestört werden durfte. Erschwerend für die Haltung der Neutralen fällt noch ins Gewicht, daß zwar die große Mehrzahl von ihnen zu schwach war, um einzeln gegen die Seekriegsmaßnahmen des Feindbundes mit Erfolg vorgehen zu können, daß aber die Mächtigeren unter ihnen, so vor allem die Vereinigten Staaten von Amerika, sehr wohl in der Lage gewesen wären, durch ernste Kriegsdrohungen, wie sie amerikanischerseits Deutschland gegenüber erfolgten, oder durch Bildung eines Bundes zur Aufrechterhaltung der Neutralität der völkerrechtswidrigen Willkür des Feindbundes Einhalt zu tun."

So war damals die deutsche Rechtsauffassung, so ist sie geblieben. Der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg und das Auswärtige Amt waren sich jedoch von vornherein im klaren — und gerade die Geschichte der Seehandelskriege führt es deutlich vor Augen —, daß eine noch so wohlbegründete Rechtfertigung eine schwache Stütze in der realen Politik ist, wenn nicht eine Macht dahintersteht, der sich die neutralen Staaten, selbst bei der schweren Schädigung, die sie durch den U-Bootskrieg erleiden würden, beugen müssen.

Schon die Aufforderung, durch die der Reichskanzler am 21. November 1914 das Auswärtige Amt um seine Ansicht ersuchte, enthielt den Hinweis, auf die „Gefahren allgemeiner Entrüstung der Neutralen": „Ich halte diese Gefahren doch für beachtenswert, vielleicht wäre geplante Blockade nur in Aussicht zu nehmen, wenn sie bei sehr günstiger militärischer Situation im Osten und Westen und gleichzeitiger ernsthafter Bedrohung Englands in seinen Kolonien geeignet wäre, England zum Frieden zu zwingen, oder wenn umgekehrt in äußerster Not Blockade unsere letzte Zuflucht wäre."

Das Auswärtige Amt pflichtete in seiner, von dem Unterstaatssekretär Zimmermann unterzeichneten Antwort vom 30. November der Meinung des Kanzlers bei:

„Was das Verhalten der Neutralen betrifft, so dürfte dieses sehr wesentlich davon abhängen, wie sich die Kriegslage zur Zeit unseres Vorgehens gestaltet hat. Ist diese ungünstig, so würden uns voraussichtlich die davon betroffenen Mächte den Krieg erklären. Auf die gleichen Folgen müßten wir uns bei Italien und den Vereinigten Staaten von Amerika auch dann gefaßt machen, wenn sich die Kriegslage noch als unentschieden darstellt. Haben wir dagegen erhebliche Erfolge zu verzeichnen, so würden die kleineren Mächte es aller Wahrscheinlichkeit nach bei theoretischen Protesten bewenden lassen; bei Italien und den Vereinigten Staaten aber wäre zu hoffen, daß sie ihre Schiffe, Angehörigen und Güter von der englischen Küste zurückhalten und dadurch Reklamationen vermeiden würden.

„Nach den vorstehenden Ausführungen dürfte die beabsichtigte Sperrung der englischen Küste durch Minen und Unterseeboote nur dann in die Wege zu leiten sein, wenn einerseits Lebensinteressen Englands dadurch gefährdet, andererseits Kriegserklärungen der neutralen Mächte mit großer Wahrscheinlichkeit vermieden werden. Hiernach müßte unser Vorgehen von folgenden drei Voraussetzungen abhängig gemacht werden:

„a) Unsere Seestreitkräfte müßten in der Lage sein, die Sperrung so weit durchzuführen, daß die Schiffahrt nach England wenigstens einige Wochen hindurch im wesentlichen zum Stillstand kommt. Eine lediglich sporadische Vernichtung einzelner englischer Kauffahrteischiffe würde die Lebensmittelzufuhr nach England schwerlich in einer Weise verhindern oder abschrecken, daß dadurch das Britische Reich in Hinblick auf eine Hungersnot zur Unterwerfung gebracht werden könnte.

„b) Die neutralen Mächte müßten vorher in einer Weise gewarnt sein, daß einerseits die ihren Schiffen, Angehörigen und Gütern drohende Gefahr deutlich vorgezeichnet, andererseits aber der eigentliche Kriegsplan dadurch nicht verraten würde. Das gleiche würde sich aus Gründen der Menschlichkeit den feindlichen Mächten gegenüber empfehlen.

„c) Unsere Kriegsoperationen müßten in Frankreich so weit vorgeschritten sein, daß das verbündete englisch-französische Heer entscheidend

geschlagen ist, auch die Küste des Kanals mit den Häfen von Dünkirchen, Calais und Boulogne sich in unseren Händen befindet; in diesem Falle würde es im Osten genügen, wenn die russischen Angriffe wie bisher erfolgreich abgewehrt werden. Umgekehrt müßte, wenn im Westen der gegenwärtige Zustand erhalten bleibt, im Osten ein entscheidender Sieg errungen sein, der ganz Polen in unsere Hand gibt. In beiden Fällen dürfte die Kriegslage auf Italien und die Vereinigten Staaten den gewünschten Eindruck machen."

Am 27. Dezember übersandte der Reichskanzler dem Chef des Admiralstabs eine vom Auswärtigen Amt verfaßte Denkschrift, die die Unterschrift des Reichskanzlers trägt, und seine verantwortliche Stellungnahme der Marine gegenüber darstellt.

Ihr voller Wortlaut:

„Von dem Standpunkt ausgehend, daß wir gegen den Feind diejenigen Mittel der Kriegführung brauchen können, die zu seiner Niederringung und zur schnellen Beendigung des Krieges am geeignetsten erscheinen, wird zunächst von Rücksichten gegen England ganz abzusehen sein, besonders auch im Hinblick auf die rein utilitarischen Maximen seiner Kriegführung und den rücksichtslosen Druck, den es unter dem Vorwande der Verhinderung der Konterbande auf die Neutralen ausübt.

„Die beabsichtigte U-Bootsblockade trifft aber nicht nur unseren Feind England, sondern auch die Neutralen. Wenn letztere sich den englischen Terrorismus gefallen lassen, so ist das eine Macht- und Angstfrage. Dieselben Momente werden auch ihr Verhalten uns gegenüber bestimmen. Es darf wohl zugegeben werden, daß das Torpedieren neutraler Schiffe mit den allgemeinen Regeln des Völkerrechts nicht ganz in Einklang zu bringen ist. Jedenfalls werden die Neutralen unter Berufung auf den Schutz des Völkerrechts Protest erheben und ihre bedrohten Interessen zu verteidigen suchen.

„Es fragt sich nun, inwieweit der Widerstand der Neutralen für uns gefährlich werden kann, und wie weit den gegen England erwarteten Vorteilen nicht anderweite, durch die Haltung der Neutralen bedingte Nachteile gegenüberstehen.

„Daß die Neutralen durch Unterwerfung unter den englischen Zwang sich einer Mitschuld an dem englischen Bruch des Völkerrechts schuldig machen, mag theoretisch richtig sein. Tatsächlich wird ihre Haltung durch reale Möglichkeiten bedingt. Sie können sich nicht gegen England wehren bzw. glauben, es nicht zu können. Je länger der Terrorismus Englands

dauert, um so mehr wird auch die Verstimmung gegen diesen Mißbrauch der englischen Seeherrschaft wachsen und seine Früchte tragen. Die Baumwolleinfuhr hat England bereits aus Rücksicht auf die amerikanischen Interessen freigeben müssen. In den drei nordischen Reichen zeigen sich (Zusammenkunft von Malmö) schon Teile zum Widerstand gegen den englischen Zwang. Am willigsten beugt sich ihm noch, aus Schwäche, Norwegen.

„Legen wir durch die völkerrechtlich nicht ganz zu rechtfertigende U-Bootssperre den internationalen Handel völlig lahm, so wird zweifellos der jetzt gegen England erwachende Unwille aller geschädigten Neutralen sich gegen uns wenden und die öffentliche Meinung noch feindlicher für uns werden. Hier fragt es sich, ob aus dieser Stimmung Gefahren für uns entstehen können, welche unsere Kriegslage ernstlich bedrohen. Wird Amerika mangels genügender Streitkräfte uns auch kaum den Krieg erklären können, so ist es doch imstande, den Handelsboykott in gleicher Weise wie England über uns zu verhängen, sowie die Lieferung von Kriegsmaterial an unsere Feinde, welcher Präsident Wilson jetzt entgegenzuwirken beginnt, gewissermaßen offiziell zu betreiben. Es wird auch trotz aller eigenen Befürchtungen vor Japans zunehmender Machtstellung dessen etwaigen Velleitäten, Truppen nach dem europäischen Kriegsschauplatz zu entsenden, kaum mehr entgegenwirken. Denn es gibt dann für die Amerikaner nur noch ein Ziel: die möglichst schnelle Niederwerfung des ihren Handel störenden Deutschland. In Italien könnte bei der dort herrschenden Stimmung die Versenkung eines italienischen Schiffes die öffentliche Meinung derartig zum Aufbrausen bringen, daß die Regierung mit fortgerissen wird und die jetzt schon schwankende Waage der Neutralität sich zu unseren Ungunsten senkt. Will vielleicht die Regierung selbst dann noch den Krieg nicht direkt gegen uns erklären, so könnte einer der jederzeit sich bietenden Zwischenfälle mit der Türkei doch für die italienische Aktionslust den Anlaß bieten, zunächst durch einen Angriff auf unsere türkischen Verbündeten auf die Seite unserer Feinde zu treten. Italiens Eingreifen würde voraussichtlich dasjenige Rumäniens zur Folge haben. Mit diesen Möglichkeiten müssen wir rechnen, solange die jetzige unentschiedene Kriegslage auf dem Kontinent besteht und bei vielen Neutralen den Zweifel nährt, ob Deutschland der Überzahl seiner Feinde à la longue widerstehen kann.

„Die Möglichkeit eines amerikanischen Handelsboykotts ist schon erwähnt. Die holländischen Häfen werden durch die Blockade ipso facto so gut wie geschlossen. Norwegen wagt schon jetzt, ebenso wie Holland, sich

kaum dem englischen Druck zu entziehen. Derselbe würde noch rücksichtsloser, Norwegen voraussichtlich noch nachgiebiger werden, wenn wir zur U-Bootsblockade greifen. Damit wäre auch der Weg über Skandinavien geschlossen. Nach dem Balkan und Orient ist der Weg gesperrt, solange die „Zipfelfrage" nicht gelöst ist, was durch die Niederlage der Österreicher in Serbien wieder in weite Ferne gerückt ist. Die Zufuhr über den Hafen von Genua ist schon heute wegen dessen Überlastung und infolge der italienischen Ängstlichkeit behindert; durch offene Parteinahme Italiens gegen uns würde sie ganz gesperrt. Wir wären dann gänzlich von aller Zufuhrmöglichkeit abgeschnitten, und der englische Plan einer vollständigen kommerziellen Absperrung Deutschlands wäre erreicht. Würden wir unter diesen Bedingungen in der Lage sein, einen längeren Krieg durchzuhalten? Auch die Ernährung Belgiens durch amerikanische Kornzufuhr, welche uns entlastet und den Rücken sichert, würde unterbunden und aufhören müssen.

„Anders verhielte sich die Sache, wenn wir auf dem Kontinent (sei es im Osten oder Westen) derartige Erfolge erzielt hätten, daß kein Zweifel bei den Neutralen mehr über den Ausgang des Krieges bestände und die Versuchung sie nicht mehr lockte, durch ihren Beitritt zur feindlichen Koalition eine Entscheidung gegen uns herbeizuführen.

„Die Bedenken des Auswärtigen Amts gegen die geplante U-Bootsblockade sind daher nicht rechtlicher Natur, sondern sie resultieren aus Erwägungen militärpolitischer Opportunität. Es fragt sich nicht **ob,** sondern **wann** die Maßregel ohne Schädigung unserer Lage ergriffen werden darf. Im Osten ist eine endgültige Entscheidung noch nicht gefallen, im Westen ist sie seit zwei Monaten zum Stehen gebracht. In Serbien hat unser Verbündeter, Österreich, eine eklatante Niederlage erlitten, sein Prestige im Balkan dadurch schwer kompromittiert und die Verbindung mit der Türkei sowie deren weitere Unternehmungen in Frage gestellt. Eine Maßregel aber, wie die U-Bootsblockade, die auf die Haltung der Neutralen und auf unsere Zufuhr abträglich wirken muß, läßt sich nach diesseitiger Auffassung erst dann ohne gefährliche Folgen zur Anwendung bringen, wenn unsere militärische Lage auf dem Kontinent so gesichert ist, daß die Entscheidung hier als zweifellos angesehen werden und die Gefahr des Übertritts der Neutralen zu unseren Gegnern als ausgeschlossen gelten kann. Dieser Moment erscheint heute noch nicht gekommen."

Eine Abschrift dieser Denkschrift ging dem Chef des Generalstabes des Feldheeres zu.

Betrachtet man die Denkschrift des Reichskanzlers für sich allein, so kann sie dahin mißverstanden werden, daß der Handelskrieg mit U-Booten für die politische Reichsleitung lediglich eine Macht frage war, und daß die Denkschrift somit im Widerspruch stünde zu den vorstehenden Ausführungen über den Rechtsstandpunkt der Deutschen Regierung. Im Zusammenhang jedoch mit allem, was früher von dem Reichskanzler und dem Auswärtigen Amt über den U-Bootskrieg geäußert worden war, ergibt sich klar, daß die Frage, ob das Führen des U-Bootskrieges in der von der Marine gedachten Form überhaupt angängig wäre, als eine Rechtsfrage galt, die unter den bestehenden Verhältnissen des Krieges bejaht wurde, daß dagegen die Frage, wann mit dem U-Bootskrieg begonnen werden könne, als eine Machtfrage angesehen wurde, die der Reichskanzler und das Auswärtige Amt Ende Dezember 1914 nach Lage der Dinge verneinen zu müssen glaubten.

6. Die weitere Entwicklung im Januar 1915.

Am 7. Januar 1915 unterbreitete der Chef des Admiralstabs dem Kaiser einen Immediatbericht über die weitere Verwendung der Seestreitkräfte, in dem Admiral v. Pohl auch über die künftige Verwendung der U-Boote zum Handelskrieg die Kaiserliche Entscheidung herbeiführte. In Gegenwart des Reichskanzlers fand am 9. Januar der Vortrag des Chefs des Admiralstabs vor dem Kaiser statt. Der die Verwendung der U-Boote betreffende Teil des Immediatberichts, dessen Genehmigung erbeten wurde, lautete:

„Die Offensivunternehmungen sind wie bisher weiterzuführen.

„Weiterhin ist die Handelsblockade mit Unterseebooten gegen England möglichst bald anzusetzen, damit ihrer Wirkung dort nicht durch Anhäufung von Lebensmitteln und Rohstoffen, wie dies jetzt schon geschieht, entgegengewirkt wird.

„Auch der Herr Reichskanzler sieht mit mir in der Unterseebootsblockade eines der wirksamsten Mittel zur Erreichung des Kriegszwecks gegenüber England, er ist aber der Ansicht, daß sie erst dann angewendet werden kann, wenn die Entscheidung auf dem Festlande zu unseren Gunsten gefallen und damit ein Übertritt der neutralen Mächte zu unseren Gegnern nicht mehr zu erwarten ist.

„Ich bin der Ansicht, daß wir ein uns in die Hand gegebenes Mittel zur Erreichung des Kriegszwecks ohne Rücksicht auf die Neutralen anwenden sollten, weil ihnen jeder begründete Anlaß zur Mißstimmung dadurch genommen wird, daß mit Rücksicht auf ihren Handel die Erklärung der Blockade 14 Tage vor ihrem Einsetzen erfolgen soll.

„Eine wirksame Blockade, die England empfindlich trifft, wird eher die Bedenken der Neutralen, auf die Seite unserer Gegner zu treten, vermehren."

In der näheren Begründung zur Denkschrift wird vom Chef des Admiralstabs hinzugefügt:

„Die bisherigen Erfahrungen haben uns gezeigt, daß wir mit Unterseebooten durch Schädigung der englischen Seestreitkräfte unserem Haupt-

gegner zur See unseren Willen nicht aufzwingen können. Der Zufall spielt bei dem Erfolg der Unterseeboote eine große Rolle. Die englischen Seestreitkräfte sind nicht an bestimmte Häfen oder Seestraßen gebunden; die zahlreichen Häfen an der britischen Küste sind durch Unterseeboote nicht dauernd unter Kontrolle zu halten. Wir haben lange auf einen neuen Erfolg gegen englische Seestreitkräfte warten müssen.

„Wir haben jedoch mit unseren leistungsfähigen Unterseebooten ein Mittel in der Hand, England durch die Erklärung der Handelsblockade über seine Küste den Lebensnerv abzuschneiden und durch Unterbindung des englischen Handels, aus dem das Land seine Widerstandskraft und seine Überlegenheit zieht, einen Druck auf England auszuüben, der in seinen Folgen für den Ausgang des Krieges von entscheidender Bedeutung sein kann. Notwendig ist es, daß die Handelsblockade bald einsetzt, da England Getreide und Rohstoffe aufhäufen wird, um den Wirkungen der Handelsblockade zu begegnen.

„Durch gleichzeitiges Ansetzen von Offensivvorstößen der Hochseestreitkräfte und energische Weiterführung des Minenkrieges ist die Unterseebootsblockade wirksam zu unterstützen.

„Der Herr Reichskanzler, mit dem ich in der Frage der Unterseebootsblockade in Verbindung getreten bin, stimmt dem zu, daß wir in Hinblick auf die Maximen der Kriegführung Englands und den rücksichtslosen Druck, den es unter dem Vorwand der Verhinderung der Konterbande auf die Neutralen ausübt, diejenigen Mittel der Kriegführung anwenden, die zur schnellen Beendigung des Krieges am geeignetsten erscheinen. Er weist aber darauf hin, daß die beabsichtigte Unterseebootsblockade nicht nur England, sondern auch die Neutralen trifft, und daß, wenn sich diese auch den englischen Terrorismus gefallen lassen und sie sich durch Unterwerfung unter den englischen Zwang einer Mitschuld an dem englischen Bruch des Völkerrechts schuldig machen, sich doch zweifellos der jetzt gegen England erwachende Unwille gegen uns wenden und die öffentliche Meinung noch feindlicher gegen uns werden wird.

„Besonders befürchtet der Herr Reichskanzler das Eingreifen Amerikas, Italiens und Rumäniens zu unseren Ungunsten, solange die jetzige unentschiedene Kriegslage auf dem Kontinent besteht und bei vielen Neutralen den Zweifel nährt, ob Deutschland der Überzahl seiner Feinde auf die Dauer widerstehen kann.

„Weiter glaubt der Herr Reichskanzler, daß durch die Unterseebootsblockade die Zufuhr amerikanischen Getreides nach Belgien, die nötig ist zur Versorgung der belgischen Bevölkerung, gestört werden würde.

„Die Bedenken des Herrn Reichskanzlers gegen die Unterseebootsblockade sind daher nicht rechtlicher Natur, sie stehen vielmehr allein auf militärpolitischer Grundlage. Der Herr Reichskanzler ist der Ansicht, daß die Unterseebootsblockade erst dann ohne gefährliche Folgen zur Anwendung gebracht werden kann, wenn unsere militärische Lage auf dem Kontinent so gesichert ist, daß die Entscheidung hier als zweifellos angesehen werden und die Gefahr des Übertritts der Neutralen zu unseren Gegnern als ausgeschlossen gelten kann.

„Ich kann mich diesen Bedenken nicht anschließen, da durch Erklärung der Blockade 14 Tage vor ihrem Beginn und weitgehende Warnung der neutralen Schiffahrt vor den Gefahren innerhalb der britischen Gewässer ihnen ein begründeter Anlaß zur Mißstimmung genommen wird, und da die belgische Zufuhr dadurch gesichert werden kann, daß die amerikanischen Schiffe ihren Reiseweg nördlich um England wählen.

„Ich erblicke in der Unterseebootsblockade eins der wirksamsten Mittel zur Erreichung des Kriegszwecks gegenüber England."

Nach der Aufzeichnung des Chefs des Marinekabinetts, der bei dem Immediatvortrag am 9. Januar zugegen war, lautete die Entscheidung des Kaisers in dem Sinne:

„Der Unterseebootshandelskrieg soll vorläufig aufgeschoben werden, bis die jetzt bestehende Unklarheit der politischen Lage behoben ist. Dann soll erneut die Allerhöchste Entscheidung erbeten werden. Inzwischen die Unterseeboote für Handelskrieg vorbereiten."

Da nicht abzusehen war, wann der allgemeine Handelskrieg der U-Boote beginnen würde, wandte sich die Front von neuem dem Verfahren vom Oktober/November 1914 zu, die feindlichen Seeverbindungen gelegentlich durch U-Boote zu stören, soweit deren sonstige Kriegsaufgaben, Unternehmungen gegen feindliche Seestreitkräfte und der Schutz der Deutschen Bucht der Nordsee, dies zuließen.

Am 14. Januar erhielt „U 21", Kapitänleutnant Hersing, vom Führer der U-Boote den Befehl, durch den Kanal nach der englischen Westküste zu gehen, dort eine Reihe militärischer Aufträge auszuführen und in der Irischen See den feindlichen Handel zu schädigen. „Durch Versenken eines oder mehrerer Dampfer soll auch hier Unsicherheit in die Schiffahrt gebracht und dem Handel Schaden zugefügt werden."

Bevor dieser Befehl zur Ausführung kam, versenkte ein anderes Boot, „U 19", während einer Unternehmung, die gegen feindliche Seestreitkräfte gerichtet war, in den Hoofden, zwischen der holländischen und englischen Küste, am 21. Januar bei Tage den 1301 T großen englischen Dampfer „Durward". Der Kommandant von „U 19", Kapitänleutnant Konstantin Kolbe, hielt, aufgetaucht fahrend, auf das Schiff zu und gab durch Flaggensignal Befehl zum Stoppen. Der Dampfer versuchte zunächst zu entkommen und ließ sich erst durch ein Sternsignal, das vom U-Boot in Ermangelung eines Geschützes als Warnungszeichen gefeuert wurde, zum Anhalten bewegen. Durch Zuruf wurden die Schiffspapiere verlangt und in einem Boot des Dampfers auf das U-Boot geschickt. Mit dem Schiffsboot begab sich ein Untersuchungskommando an Bord des Dampfers, forderte die Besatzung auf, das Schiff zu verlassen, öffnete ein Bodenventil und brachte die Sprengpatronen zum Versenken an. Die beiden Rettungsboote wurden darauf von „U 19" ohne feindliche Störung vier Stunden lang zu dem etwa 20 sm entfernten Maas-Feuerschiff geschleppt.

Am 23. Januar verließ „U 21", gemäß dem erwähnten Befehl vom 14., Borkum Reede zur Unternehmung nach der Irischen See. Am 30. Januar traf das Boot in der Irischen See ein und versenkte am gleichen Tage in der Liverpool-Bucht bei ruhigem Wetter im Laufe von etwa fünf Stunden die drei englischen Dampfer „Ben Cruachan", 3092 T, „Linda Blanche", 396 T, und „Kilcoan", 456 T. Das Verfahren war das bereits üblich gewordene. Das U-Boot ging in Rufweite an das anzuhaltende Schiff heran; die Schiffsführung erhielt Befehl, zu stoppen, die Papiere zu schicken und die Besatzung aussteigen zu lassen; mit einem der Schiffsboote begab sich Personal des U-Bootes auf den Dampfer, um die Sprengpatronen anzubringen. Die Anweisung wurde jedesmal ohne Widerstand befolgt. Die Schiffsboote segelten, hinreichend ausgerüstet, nach der nahen Küste; im Falle des Dampfers „Kilcoan", dessen Boote in mangelhaftem Zustand waren, veranlaßte der U-Bootskommandant einen vorbeifahrenden Küstendampfer, die Besatzung des versenkten „Kilcoan" aufzunehmen. (Textskizze Nr. 3, Seite 33.)

Das Aufkommen schweren Seegangs verhinderte am folgenden Tage das Aufbringen weiterer Dampfer. Am 1. Februar setzte „U 21" den militärischen Teil seines Auftrags fort, nahm den Rückweg wieder durch die Dover-Straße und lief am 8. Februar in der Ems ein, nachdem es 17 Tage in See gewesen war.

Das überraschende Erscheinen des ersten deutschen U-Boots in der Irischen See und das ungestörte Versenken dreier englischer Dampfer auf

dem verkehrsreichen Wege der großen atlantischen Linien, nicht weit von einem der wichtigsten englischen Häfen, erregte im Ausland allgemein Aufsehen und gab der Presse zu lebhafter Besprechung Anlaß. Unter Vorwürfen gegen die Admiralität wurden in England schleunigste Abwehrmaßnahmen verlangt. Schon am Tage nach dem Auftreten von „U 21", am 31. Januar, wurde eine für alle in See befindlichen englischen Handelsschiffe bestimmte Funkwarnung einer englischen Funkstation aufgefangen: „Unterseeboote im Englischen und Irischen Kanal. Heißt neutrale oder gar keine Flagge, solange ihr in Nähe britischer Inseln seid. Die Hausflagge darf nicht geheißt werden. Alle Abzeichen, wie z. B. Schiffsname und Heimathafen, müssen verdeckt werden. Britische Flagge muß geheißt werden beim Begegnen mit britischen oder verbündeten Kriegsschiffen." Dieser Funkspruch war ohne Unterschrift abgegeben worden.

Zu der gleichen Zeit, Mitte Januar, als der Führer der U-Boote den Befehl für die Unternehmung von „U 21" aufsetzte, faßte das Kommando der Hochseestreitkräfte ein neues Vorgehen der U-Boote gegen die Kriegstransporte ins Auge, die den Englischen Kanal überquerten, und denen man bis dahin trotz wiederholter Versuche mit den U-Booten nicht hatte beikommen können. Die Tätigkeit von „U 21" vor Le Havre im November 1914 hatte bestätigt, daß in dem Seegebiet an der französischen Kanalküste die feindliche Bewachung eine Tätigkeit aufgetauchter U-Boote zum Untersuchen von Schiffen unmöglich machte. Äußere Merkmale, die einen Truppen- oder Kriegsmaterialtransporter für die Beobachtung durch das Sehrohr des getauchten U-Boots von einem gewöhnlichen Handelsdampfer unterscheiden, waren bei keiner Gelegenheit festzustellen gewesen. Das einzige Mittel, um an die Transporte heranzukommen, war das unterschiedslose Versenken aller Schiffe, welche die französische Kanalküste ansteuerten. Zu diesem Zweck schien dem Flottenkommando das Verhängen einer Blockade über die französische Nordküste das gegebene Mittel zu sein, solange die allgemeine U-Bootsblockade, die auch den Englischen Kanal umschließen würde, nicht angängig war. Zu dem Erklären auch einer Teilblockade mit U-Booten bedurfte es aber der Zustimmung der politischen Leitung; denn es war nicht ausgeschlossen, daß auch der neutrale Handel, wenn er sich nicht fernhielt, dem allgemeinen Versenken zum Opfer fiel. Am 15. Januar übersandte daher der Flottenchef dem Admiralstab einen entsprechenden Vorschlag:

„Eine Blockade der französischen Nordküste würde sich ausgesprochener-

weise in erster Linie gegen die feindlichen Kriegstransporte richten und würde besonders geeignet sein, die Öffentlichkeit der ganzen Welt an den Gedanken der U-Bootsblockade zu gewöhnen. Sie würde den Neutralen keinen Anlaß zu berechtigten Klagen bieten, da für deren Handel die Häfen der französischen West- und Südküste offenblieben. Sie würde uns außerdem wertvolle Erfahrungen zu sammeln gestatten für die spätere Blockierung der englischen Küsten. Andererseits erscheint ein Vorgehen in dieser Richtung besonders erwünscht in Anbetracht der dauernden englischen Truppennachschübe und der für März angekündigten Überführung der zweiten englischen Armee, ebenso in Anbetracht der großen Mengen von Kriegsmaterial, die dauernd über den Kanal kommen."

Obwohl das Auswärtige Amt und der Reichskanzler gegen diese rein militärisch gedachte U-Bootsunternehmung keine politischen Bedenken hegten, zogen sich die Beratungen darüber doch bis über Ende Januar hinaus, da der Generalstab des Feldheeres befürchtete, die U-Bootsblockade der französischen Küste könnte die amerikanischen Lebensmitteltransporte für die Bevölkerung des besetzten belgischen Gebiets unterbinden.

Das Flottenkommando wartete jedoch das Ende der Erwägungen nicht ab. Die Nachrichten über umfangreiche Transporte von England nach Frankreich häuften sich. Um endlich zur Entlastung der eigenen Landfront einen Erfolg zu erzielen und die Erfahrung des Kommandanten von „U 21", Hersing, vom November 1914 zu ergänzen und nachzuprüfen, entsandte das Flottenkommando auf eigene Verantwortung ein U-Boot, „U 20", Kapitänleutnant Schwieger, mit ausreichender Vollmacht nach Le Havre. Der Befehl des Führers der U-Boote für „U 20" vom 23. Januar besagte:

„Bis Ende Januar sollen in Le Havre oder Calais 50 000 Mann englische Truppen ausgeschifft werden. Große Mengen Kriegsmaterial, wahrscheinlich in Begleitung weiterer Truppenkommandos, sollen Ende Januar (vom 26. Januar ab) nach Le Havre gehen. Ausgangspunkt der Transporte angeblich Southampton, Folkestone, Sandgate und Hythe. Täglich 7.30 Vm. soll ein belgischer Postdampfer mit Munition von Dover nach Dünkirchen fahren. »U 20« soll vor Le Havre stationiert bleiben, solange wie es durchführbar ist, soll Kriegsschiffe und Transportschiffe vernichten, und zwar mit Torpedo, wenn nicht ausnahmsweise das bisher gegen Handelsschiffe geübte Verfahren angängig erscheint. Als Transportdampfer für Truppen oder für Kriegsmaterial sind mit größter Wahrscheinlichkeit alle

Dampfer anzusehen, die sich den nordfranzösischen Häfen nähern. Alle größeren Dampfer, die sich nachts den genannten Häfen nähern, sind zu versenken."

Am 26. Januar lief „U 20", Schwieger, von Wilhelmshaven aus. Vom 29. Januar abends bis 4. Februar hielt sich das Boot in der Seine-Bucht. Am 30. Januar, an demselben Tage als „U 21" in der Irischen See tätig war, versenkte „U 20" vor Le Havre die drei englischen Dampfer „Tokomaru" (6084 T), „Ikaria" (4335 T) und „Oriole" (1489 T), alle drei ohne vorherige Warnung durch Torpedoschuß, die beiden ersten bei Tage im Unterwasserangriff, den letzteren abends bei Dunkelheit im Angriff über Wasser. „Tokomaru" war durch sein wehendes Unterscheidungssignal, „Ikaria" an dem Namen auf der Bordwand als Engländer erkannt worden, „Oriole" an der Flagge, die vom Schein der Hecklaterne beleuchtet war.

In der Abenddämmerung des 1. Februar sichtete der Kommandant von „U 20", nachdem er sich seit etwa 7 Uhr morgens unter Wasser fahrend in der Seine-Bucht aufgehalten hatte, einen von der englischen Küste her kommenden größeren Dampfer, der Le Havre ansteuerte. In der Annahme, einen Transporter vor sich zu haben, griff Kapitänleutnant Schwieger seinem Befehl entsprechend an und schoß einen Torpedo, der jedoch während des Laufs versagte oder fehlging. Zu spät wurde bemerkt, daß die Bordwand des Schiffes die weiße Farbe und die Abzeichen eines Lazarettschiffs trug. Diese waren nicht beleuchtet und im Dämmerlicht durch das Sehrohr erst auf nächste Entfernung zu erkennen gewesen. Es handelte sich um das englische Lazarettschiff „Asturias". Infolge des Fehlschusses erreichte das Schiff unversehrt den Hafen.

Abschließend meldet der Kommandant von „U 20" im Kriegstagebuch über seinen Aufenthalt in der Seine-Bucht:

„Die Tätigkeit von „U 20" vor Le Havre hat teilweise unter dem schlechten Wetter und der oft sehr schnell unsichtig werdenden Luft gelitten, so daß das Boot wenig über Wasser bleiben konnte. Bei einem Aufenthalt von 137 Stunden in der Seine-Bucht war das Boot 111 Stunden unter Wasser, davon 70 Stunden in Fahrt, (die übrige Zeit auf dem Grunde liegend). Ein Vernichten von Dampfern mit Sprengpatronen und den Besatzungen erst die Möglichkeit zu geben, das Schiff vor dem Versenken zu verlassen, war bei den patrouillierenden Booten ausgeschlossen. Außerdem war ich der Ansicht, daß die Dampfer Truppen bzw. Kriegsmaterial an Bord hatten und daher ein über Wasser

sich näherndes U-Boot leicht hätten beschießen können. Auch glaube ich nicht, daß bei einem größeren Dampfer Sprengpatronen, außen angebracht, genügende Wirkung haben. Die Bodenventile durch eigenes Personal öffnen zu lassen, ist meines Erachtens vor einem Hafen ausgeschlossen, da der Dampfer sicher noch Meldung vorher abgibt und schnelle Hilfe bekommen wird. Der Dampferverkehr von Le Havre hat nach dem 30. Januar stark abgenommen, vom 5. Februar ab fast ganz aufgehört, soweit beobachtet werden konnte."

Welches die Ladungen der von „U 20" versenkten Schiffe gewesen sind, ist nicht bekannt; nur von dem Dampfer „Oriole" verlautete in einer Pressemitteilung, daß seine Ladung Munition gewesen sei. Für die Richtigkeit dieser Nachricht sprach das schnelle Sinken des Schiffs; „Oriole" war der einzige der bis dahin vernichteten Dampfer, der mit der ganzen Besatzung spurlos verschwand. Es ist anzunehmen, daß auch die Ladungen von „Tokomaru" und „Ikaria" zu einem nicht unbeträchtlichen Teil für die feindliche Streitmacht in Frankreich bestimmt gewesen sind. Der Zweck der Unternehmung durfte daher als erfüllt betrachtet werden, ganz abgesehen davon, daß durch jede Versenkung vor einem feindlichen Ausschiffungshafen eine Umleitung und dadurch Verzögerung in dem Nachschub einzutreten pflegte.

In der Reihe der deutschen U-Bootsunternehmungen, welche die Störung der englisch-französischen Transportverbindung im Kanal zum Ziel hatten, ist die Unternehmung von „U 20" die letzte ihrer Art[1]). Sie ist, trotzdem die Aufgabe nicht den Handelskrieg betraf, hier aufgenommen worden, da die von „U 20" vernichteten Schiffe, wenn auch zum Teil, wie wahrscheinlich „Oriole", in Charter der englischen Admiralität, so

[1]) Die sonstigen deutschen U-Bootsunternehmungen gegen den Transportverkehr im Kanal, die schon im ersten Kriegsmonat begonnen haben, sind in den früheren Veröffentlichungen des Marinearchivs „Der Krieg zur See 1914—18", Band 1 und Band 2, behandelt worden. Zu verweisen ist besonders auf die Unternehmung von „U 24", Kapitänleutnant Schneider, im Oktober 1914, bei welcher der mit belgischen Flüchtlingen besetzte französische Dampfer „Admiral Ganteaume" vor Boulogne durch einen Torpedotreffer von „U 24" beschädigt wurde. Der U-Bootskommandant hatte bei der Beobachtung durch das Sehrohr infolge auffallender Menschenansammlungen an Deck den unzweifelhaften Eindruck gewonnen, einen Truppentransporter vor sich zu haben. Der Vorfall veranschaulicht die Verhältnisse in gleicher Weise wie die Unternehmung von „U 20" im Januar 1915: Soll etwas zur Störung jener Transporte geschehen, so müssen die U-Boote freie Hand haben, unterschiedslos und warnungslos zu versenken; wird aber ein solcher Befehl gegeben, so sind Verwechslungen nicht zu vermeiden.

doch nicht als Hilfskriegsschiff unter Kriegsflagge, sondern als Handelsschiffe unter Handelsflagge fuhren. Ferner gehört die Unternehmung von „U 20" auch deswegen hierher, weil sie die auch für den Handelskrieg zu verwertende Erfahrung erbrachte, daß in dem Seegebiet vor Le Havre eine Angriffstätigkeit der U-Boote im allgemeinen nur unter Wasser möglich war. Es konnte nur eine Frage der Zeit sein — so war weiter zu folgern —, daß gleiche Bewachungsverhältnisse vor allen wichtigen französischen und englischen Häfen herrschen würden, und daß eine so ungestörte Tätigkeit, wie sie der Kommandant von „U 21" als erster vor Liverpool hatte ausüben können, über kurz oder lang aufhören mußte.

Die Entscheidung des Kaisers vom 9. Januar hatte sich nach Abwägen der Vor- und Nachteile des Handelskriegs mit U-Booten dahin ausgesprochen, daß die Angelegenheit erst wieder zur Sprache zu bringen sei, wenn eine veränderte Landkriegslage vorliegen würde. Admiral v. Pohl beruhigte sich jedoch dabei nicht, sondern führte bald weitere Gründe für umgehendes Eröffnen des U-Bootskrieges ins Feld. Zwei neue sachliche Gesichtspunkte waren es vor allem, die der Admiralstabschef für seinen Zweck verwertete, der eine: daß im Februar die Einfuhr der argentinischen Weizenernte nach England beginne und daß dieser Zeitpunkt nicht verpaßt werden dürfe, und der andere: daß Nachrichten zufolge, die dem Admiralstab zugegangen waren, mit einem ernstlichen Widerspruch der Neutralen gegen den U-Bootskrieg nicht zu rechnen wäre. In einem Schreiben vom 20. Januar, in dem beide Anträge der Marine, die U-Bootsblockade im Kanal gegen die feindlichen Transporte sowie der Handelskrieg gegen England, wieder aufgenommen wurden, suchte Admiral v. Pohl mit diesem Beweismittel auf den Reichskanzler einzuwirken:

„Es ist durchaus geboten, den Truppentransporten und Transporten von Kriegsmaterial von England über den Kanal nach Frankreich ein Ende zu machen, sie mindestens zu stören.

„Dies kann am besten durch Erklärung der U-Bootsblockade[1]) geschehen; wenn diese noch nicht zulässig, durch eine Erklärung, daß mit allen militärischen Mitteln gegen diese Transporte vorgegangen werden wird.

---

[1]) Gemeint ist der Handelskrieg mit U-Booten in allen Gewässern um England und im Kanal.

„Ich kann die Bedenken gegen die U-Bootsblockade nicht als begründet erachten. Die neutralen Staaten werden in ihrer Erklärung m. E. eine Äußerung bewußter Kraft sehen, die sie eher abhalten wird, sich für unsere Feinde zu entscheiden. Meine durchaus sicheren Nachrichten gehen dahin, daß holländische Regierungskreise es nicht verstehen, daß wir nicht die U-Bootsblockade anwenden, ebenso erwartet man in Schweden und Norwegen die U-Bootsblockade mit Ungeduld[1]). Und Amerika wird sich hüten, uns Schwierigkeiten zu machen, weil es dann in den Bürgerkrieg getrieben wird. Für Italien liegt es auf der Hand, daß ein großer Teil des jetzt nach England gehenden Handels nach der Erklärung der U-Bootsblockade nach Italien abgelenkt werden wird.

„Und schließlich verlangt das deutsche Volk, daß nicht länger mit der Blockade, von der es sich ein Mittel zur schweren Schädigung Englands verspricht, gezögert wird.

„Jede Zögerung ist deswegen verhängnisvoll und schädlich, weil England jetzt die argentinische Weizenernte beziehen wird.

„Werden diese Gründe nicht anerkannt, so werde ich bei Seiner Majestät beantragen, daß zur Unterbindung der Truppentransporte folgende Bekanntmachung erlassen wird:

»In den nächsten Wochen sollen mehrere 100 000 Mann englischer Truppen und große Munitionstransporte nach Frankreich transportiert werden. Gegen diese Transporte wird mit allen zu Gebote stehenden Kriegsmitteln vorgegangen werden. Die friedliche Schiffahrt wird vor dem Befahren des Themsegebiets, des Englischen Kanals und der an die Westküste Frankreichs grenzenden Gewässer dringend gewarnt, da die Gefahr der Verwechslung mit feindlichen Schiffen sehr groß ist.«

„Ew. Exzellenz beehre ich mich um sehr gefällige Stellungnahme hierzu zu ersuchen."

Der Admiralstab in Berlin, der, wie erwähnt, ursprünglich im gleichen Sinne wie das Auswärtige Amt und der Kanzler mit Rücksicht auf die Neutralen für eine Politik des Abwartens eingetreten war, hatte im Laufe des Januar auf Grund des eingegangenen Nachrichtenmaterials seinen Standpunkt geändert und sandte seinem Chef am 20. Januar eine entsprechende Vorlage ins Hauptquartier, des Inhalts, es sei keine Zeit zu verlieren —, so daß Admiral v. Pohl nun auch von seinem eigenen Stabe vorwärtsgedrängt wurde:

[1]) Anlage 22.

„Die Ausführbarkeit und Zweckmäßigkeit des Handelskriegs mit U-Booten", so lautete das Schreiben des Admiralstabs, „wird jetzt allgemein anerkannt. Auch die Stellungnahme des Herrn Reichskanzlers läßt nur die Frage offen, w a n n mit dieser Maßnahme begonnen werden soll.

„Eine Untersuchung dieser Frage muß sich darauf erstrecken, wann der richtige Zeitpunkt gegenüber E n g l a n d und wann er angesichts u n s e r e r Lage da ist.

„England hat nach sachverständigem Urteil für etwa sechs bis acht Wochen Nahrungsmittel im Land. Die angestrebte schnelle Auffüllung dieser Vorräte ist bisher durch den Mangel an Schiffsraum für Massentransporte und durch die Überlastung der Hafeneinrichtungen und Eisenbahnen sehr erschwert worden. Augenblicklich ist Brot in England teurer als in Deutschland. Es ist anzunehmen, daß jetzt der im »Parlamentsbericht über die Nahrungsmittelversorgung in Kriegszeiten« vom Jahre 1908 gekennzeichnete gefährliche Moment einer Blockade für England da ist, in dem eine ernste Störung der Zufuhren England zum Frieden zwingen könnte. Diese Lage Englands wird sich ändern, sobald die neue argentinische Ernte, die sehr reichlich ausgefallen ist, auf dem englischen Markt erscheint. Dies ist von Februar ab der Fall. Der Handelskrieg mit U-Booten muß also so einsetzen, daß er die zahlreichen Dampfer trifft, die diese Ernte nach England bringen. Auch die Unterbrechung der von Amerika kommenden Sendungen an Kriegsmaterial, deren Besitz zur Ausrüstung der Kitchener-Armee unentbehrlich ist, muß so bald als möglich eintreten, da die Armee spätestens im März nach Frankreich überführt wird.

„In der Anlage sind Urteile Sachkundiger darüber, daß der Februar tatsächlich der günstigste Zeitpunkt für uns ist, beigefügt.

„Deutschland muß schon vom 1. Februar ab dazu übergehen, die vorhandenen Nahrungsmittel zu beschlagnahmen und planmäßig nach einem bestimmten Maßstabe je Kopf, der etwa der Hälfte des bisherigen Verbrauchs entspricht, unter Staatskontrolle zu verteilen, da ein unkontrollierter Verbrauch dazu führen würde, aus Rücksicht auf die Nahrungsmittelversorgung Frieden schließen zu müssen.

„Sobald England Grund zu der Annahme zu haben glaubt, daß seine Vorräte einschließlich der trotz des U-Bootskrieges einkommenden Ergänzungen weiter reichen können als die deutschen, wird es unter größten Opfern auch im U-Bootshandelskrieg durchzuhalten suchen in der Idee, daß wir früher verhungern als es selbst.

„Deshalb muß der U-Bootskrieg eröffnet werden, bevor dieser Moment eintritt, denn sonst ist es zu spät. Auch diese Überlegungen führen dazu, den Handelskrieg mit U-Booten baldmöglichst zu eröffnen."

Was die Unterlagen zu der vorstehenden Beurteilung der feindlichen Lebensmittelversorgung anbetrifft, auf die sich der Admiralstab stützte, so ist dazu zunächst zu bemerken, daß im Admiralstab keinerlei friedensmäßige Vorarbeiten über die wirtschaftlichen Vorbedingungen und Möglichkeiten eines Seehandelskrieges irgendwelcher Art gegen England vorlagen. Auch kein anderes Reichsamt hatte sich in der Vorkriegszeit mit der Untersuchung von Fragen befaßt, wie der einer voraussichtlichen Einwirkung einer Blockade auf die englische Lebensmittelversorgung und das englische Wirtschaftsleben.

Der Admiralstab war daher darauf angewiesen, sich durch Anhören von Sachverständigen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft, des Handels usw. eine Übersicht zu verschaffen. Eine Auswahl von Gutachten, die diesem Zweck dienten, und die der Admiralstab dem Admiral v. Pohl am 20. Januar vorlegte, sind als Anlagen 19, 20, 21 wiedergegeben. Es liegt auf der Hand, daß diese Art, sich zu unterrichten, nur ein durch die Verhältnisse bedingter Notbehelf war.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen vom 20. Januar setzte sich der Admiralstab mit dem ausschlaggebenden politischen Einwand gegen den U-Bootskrieg, der Rücksichtnahme auf die Neutralen, auseinander:

„Der Gedanke, den Zeitpunkt der Eröffnung des U-Bootskrieges von unserer Lage auf den Landkriegsschauplätzen abhängig zu machen, um eine gute Stellung gegenüber dem etwaigen Einspruch der Neutralen zu haben, darf nicht dazu führen, den Beginn des U-Bootskrieges zu verzögern. Wir brauchen überhaupt nicht mit einem Einspruch der Neutralen zu rechnen." Es folgen Ausführungen, die diese Auffassung im einzelnen begründen.

Betrachtet man das Nachrichtenmaterial, das den Admiralstab zu der Abfassung des auffallenden Schlußsatzes ermutigt hat, so wird man dieses Material, rückblickend und in Kenntnis des wirklichen Tatbestandes, als unzureichend und unzuverlässig bezeichnen müssen[1]). In erster Linie trifft dies auf die Beurteilung der Verhältnisse und der Stimmungen in den Vereinigten Staaten von Amerika zu. Der Admiralstab hatte sich auf

[1]) Vgl. Anlage 22.

ein politisches Gebiet begeben, das außerhalb seines Aufgabenkreises lag, und für das seine Nachrichtenverbindungen nicht ausreichten.

Allen seinen Sachgründen fügt der Admiralstab mit Nachdruck hinzu, daß das deutsche Volk im übrigen den U-Bootskrieg zur Abwehr der feindlichen Hungerblockade ungestüm fordere, daß das Zögern als Schwäche ausgelegt werde und die berufenen Führer an dieser Volksstimmung nicht achtlos vorübergehen dürften.

Es war kein Zufall, daß der Admiralstab in Berlin an demselben Tage wie sein Chef im Hauptquartier, aber beide unabhängig voneinander, in ihrem Drängen zum U-Bootskrieg die öffentliche Meinung als Bundesgenossen anriefen. Denn in dem gleichen Maße, wie sich der Chef des Admiralstabs und seine Berater von der öffentlichen Meinung unterstützt fühlten, wurden sie offensichtlich von ihr angetrieben. Das durch das Tirpitz-Wiegand-Interview Ende Dezember angeschlagene Thema hatte in der deutschen Presse lauten Widerhall gefunden[1]). Darüber hinaus aber wurden die leitenden Stellen der Marine und nicht weniger wohl die politischen Reichsstellen in einer Fülle von Eingaben, auch namhafter Persönlichkeiten des deutschen Wirtschaftslebens, der Finanz, der Schiffahrt, von Politikern und Wissenschaftlern gedrängt, sich nicht durch falsche Bedenken von dem berechtigten Gebrauch einer wirksamen Waffe abhalten zu lassen. Besonders verdient eine Denkschrift beachtet zu werden, die Professor Max Sering zusammen mit den Professoren Triepel, v. Wilamowitz-Möllendorff, Kahl, Otto v. Gierke, Schiemann, v. Harnack und v. Schmoller am 26. Januar 1915 an den Reichskanzler, den Chef des Admiralstabs und den Chef der Hochseeflotte sandte[2]), betreffend „die wirtschaftliche und kriegerische Notwendigkeit, welche weite Kreise der Bevölkerung empfinden, daß alle verfügbaren Mittel in Anwendung gebracht werden, um den völkerrechtswidrigen Plan einer Aushungerung des deutschen Volkes im Wege der Vergeltung zunichte zu machen". Ausgehend von den „sehr wenig befriedigenden Ergebnissen der Statistik unserer Getreidevorräte", seien der Verfasser und die Mitunterzeichneten zu der Überzeugung gebracht worden, „daß es die höchste Zeit sei, die von England über uns verhängte Handelssperre im Wege der Vergeltung zu durchbrechen, England mit denselben Mitteln rücksichtslos niederzuringen, die es gegen uns anwendet; das sind Sperren und Vernichtung der Unterhaltsmittel. Die in der

[1]) Anlage 25. — [2]) Anlage 24.

Denkschrift mitgeteilten Daten der britischen Statistik machen es höchstwahrscheinlich, daß die Zerstörung der gerade jetzt übervollen Lagerhäuser in den englischen Häfen, besonders London, und die Unterbindung der Zufuhr durch U-Bootsblockade unseren gefährlichsten Feind innerhalb weniger Wochen zur Nachgiebigkeit zwingen würden".

Bemerkenswert ist auch ein an den Admiral v. Capelle, im Reichs-Marine-Amt, gerichteter Brief des Generaldirektors der Hamburg-Amerika-Linie, Ballin, vom 21. Januar 1915, der sich im gleichen Sinne wie vorstehende Denkschrift auf das entschiedenste für eine rücksichtslose Kriegführung gegen England ausspricht[1]).

Eine schriftliche Gegenäußerung des Reichskanzlers oder des Auswärtigen Amts zu dem erneuten Drängen des Admiralstabschefs ist nicht erfolgt. Aus der Aufzeichnung einer Unterredung, die am 27. Januar zwischen dem Kanzler und dem Großadmiral v. Tirpitz über das U-Bootsthema stattgefunden hat, geht aber hervor, daß der Kanzler nach wie vor die bekannten Bedenken hegte. Die Schädigung der Neutralen, vor allem der Vereinigten Staaten und Italiens, sei eine Gefahr. Bemerkenswert ist, daß Großadmiral v. Tirpitz, der früher in dieser Beziehung zur Vorsicht gemahnt hatte, jetzt die zuversichtliche Ansicht des Admirals v. Pohl über die zu erwartende Haltung der Neutralen teilte: An eine Kriegserklärung der Vereinigten Staaten aus Anlaß des U-Bootskrieges glaube er nicht; im übrigen würde eine solche Kriegserklärung auf den Seekrieg ohne Einfluß sein, da die englische, französische und russische Flotte Deutschland gegenüber schon stark genug seien, und Truppen würden die Amerikaner nicht herübersenden.

Unterdessen war zwischen Admiralstab und Auswärtigem Amt über die militärische Form, in der der U-Bootskrieg zu führen war, sowie über die militärische und politische Ankündigung der Eröffnung des U-Bootskrieges vollkommenes Einvernehmen hergestellt. Nur das Datum des Beginns war noch offen.

Beabsichtigt war, nicht eine Blockade im völkerrechtlichen Sinne mit U-Booten zu verhängen, sondern nach dem englischen Vorbild der Nordseesperre sollten die Gewässer rings um Großbritannien und Irland, einschließlich des gesamten Englischen Kanals, als Kriegsgebiet erklärt werden. In diesem Gebiet sollten die U-Boote alle feindlichen

[1]) Anlage 23.

Handelsschiffe vernichten. Da aus den bekannten Gründen angenommen wurde, daß das Anhalten und Untersuchen von Schiffen durch das aufgetauchte U-Boot nicht möglich sein würde, bestand Einmütigkeit darüber, daß das Versenken der feindlichen Handelsschiffe, von Ausnahmen abgesehen, durch Torpedoschuß des getauchten U-Boots ohne Warnung und ohne Rücksicht auf die Sicherheit der Besatzung und der Passagiere erfolgen müßte. Neutrale Waren, neutrale Mannschaften und neutrale Passagiere waren daher in gleicher Weise gefährdet wie feindliche, wenn sie sich auf feindlichen Schiffen im Kriegsgebiet befanden. Da ferner angenommen wurde, daß bei dem gedachten Verfahren feindliche und neutrale Schiffe nicht immer zu unterscheiden sein würden, bestanden bei keinem der Beteiligten im Admiralstab und im Auswärtigen Amt Zweifel darüber, daß infolge Verwechslung unausbleiblich auch neutrale Handelsschiffe der Vernichtung anheimfallen würden. An die Neutralen war daher rechtzeitig vor Beginn des U-Bootskrieges eine dringende Warnung zu richten, mit ihren Schiffen das Kriegsgebiet zu meiden, und eine ebenso dringende Warnung davor, feindlichen Schiffen, die das Kriegsgebiet befuhren, Mannschaften, Passagiere und Waren anzuvertrauen. Der entsprechende Wortlaut einer militärischen Ankündigung des U-Bootskriegs und einer begleitenden Denkschrift von seiten der deutschen Regierung waren vom Admiralstab und Auswärtigen Amt gemeinsam entworfen worden. Die Denkschrift sollte auch die Rechtfertigung des U-Bootskriegs vor der Welt als einer Maßnahme der Vergeltung enthalten.

Die Überlegungen, die maßgebend gewesen sind, für den Handelskrieg der U-Boote die Form der Kriegsgebietserklärung zu wählen, sind niedergelegt in einer unterrichtenden Mitteilung des Admiralstabs vom 26. Januar an das Kommando der Hochseestreitkräfte:

„Der von dem Kaiserlichen Kommando vorgeschlagene Weg, den Handelskrieg mit U-Booten in Form einer genau begrenzten Blockade der englischen und französischen Küsten zu führen, ist nach ausführlichen Untersuchungen als ungangbar zu betrachten.

„Eine Blockade würde uns zwingen, die dafür völkerrechtlich anerkannten Grundsätze, die auch in unserer Prisenordnung als für uns bindend veröffentlicht worden sind, genau zu beachten, ohne uns das Recht zu geben zur Versenkung von Blockadebrechern, deren Besatzungen vorher nicht gewarnt sind und nicht gerettet werden können. Die Blockade würde uns also nur Pflichten auferlegen, die wir nicht erfüllen können, und deren Nichterfüllung uns in Konflikte mit Neutralen bringen würde, ohne uns größere Rechte zu verleihen.

„Im einzelnen zeigen folgende Bedingungen der Blockade, daß es unzweckmäßig ist, das neue Kriegsmittel in alte Formen zu zwängen:

„1. Tatsächlich wirksam ist die Blockade nur, wenn die Streitmacht hinreicht, den Zugang zur feindlichen Küste wirklich zu verhindern. Sie wird vom Prisengericht als unwirksam bezeichnet werden, wenn der Verkehr eines der blockierten Häfen mit einem nicht blockierten Hafen aufrechterhalten werden konnte.

„Dies wird zweifellos während des Handelskrieges der U-Boote der Fall sein. Wir setzen uns also durch die Blockade dem aus, daß die eigenen Prisengerichte unsere Blockade für unwirksam erklären. In einem Kriegsgebiet kann dagegen ein Teilgebiet zeitweise von unseren Streitkräften unbesetzt bleiben, ohne die Wirkung der Erklärung aufzuheben.

„2. Die Blockadeerklärung muß im ganzen Umfange jedesmal wiederholt werden, wenn die Blockade an einer Stelle vorübergehend aufgegeben ist. Neutralen Schiffen müßte jedesmal eine Frist zum Verlassen der Häfen gegeben werden.

„Diese Förmlichkeiten würden uns verhindern, schnell und hart zu treffen. Sie werden vermieden bei einer Erklärung als Kriegsgebiet.

„3. Die Blockadeerklärung verlangt die Abgrenzung eines bestimmten Gebiets durch die Angabe genauer geographischer Grenzen. Der Zweck der U-Bootsverwendung würde die Blockade aller englischen Häfen erfordern. Unsere U-Boote sind vor allem der Zahl nach und wegen ihrer beschränkten Wirksamkeit in der Nacht nicht imstande, dies zu leisten.

„Im Kriegsgebiet genügt es, einzelne U-Boote auf den bestgelegenen Punkten zu verteilen, um das ganze Gebiet wirksam zu gefährden.

„4. Der Blockadebrecher darf nur vernichtet werden, nachdem seine Mannschaft in Sicherheit gebracht ist. Dies kann bei der Verwendung der U-Boote nicht geschehen.

„Es ist deshalb beabsichtigt, die England und Irland umspülenden Gewässer nach englischem Vorbild als Kriegsgebiet zu erklären und feindliche wie neutrale Schiffe wegen der damit für Schiff, Personen und Güter verbundenen Gefährdung vor ihrem Befahren, sei es einlaufend oder auslaufend, zu warnen. Diese Warnung hat etwa 14 Tage vor dem beabsichtigten Beginn des U-Bootskrieges zu erfolgen."

Ob die deutsche Kriegsleitung recht daran tat, den Handelskrieg mit U-Booten in der Weise, wie geschehen, völkerrechtlich einzukleiden, darüber sind die Meinungen auch in der Marine auseinandergegangen. Insbe-

sondere ist das Verfahren angefochten worden, das Recht der Vergeltung in Anspruch zu nehmen, weil darin das Bekenntnis einer an sich rechtswidrigen Handlung liege. Tatsächlich hat es auch nicht lange gedauert, bis der Präsident der Vereinigten Staaten sich dieses Beweisgrundes gegen den U-Bootskrieg bediente.

Wie man sich dazu auch stellen mag, Vorteile und Nachteile hatten im vorliegenden Falle Blockade- und Kriegsgebietserklärung in annähernd gleichem Maße. Praktisch und realpolitisch gedacht, kam es für die Tätigkeit der U-Boote in beiden Fällen auf das gleiche hinaus, und das Verhalten der Neutralen wurde mehr durch andere Dinge bestimmt.

Dies war der Stand der Dinge Ende Januar 1915. Die Vorarbeiten in Berlin — im Admiralstab und Auswärtigen Amt — waren nahezu bis zum Ende vorgeschritten. Auf der rein militärischen Seite jedoch, zwischen Admiralstab und Front, war noch keineswegs Übereinstimmung und Klarheit vorhanden.

Der Admiralstab hatte es als unerläßlich bezeichnet, daß die Tätigkeit der U-Boote „mit allen zu Gebote stehenden Mitteln der Kriegführung" unterstützt würde. Über die Seekriegsmittel, die am meisten geeignet waren, in der gleichen Richtung wie der U-Bootskrieg zu wirken, Vorstöße der Flotte und ein Kreuzerkrieg im Atlantischen Ozean, waren Meinungsverschiedenheiten bestehen geblieben.

Der Führer der U-Boote hatte in seiner letzten Stellungnahme erklärt, und das Flottenkommando hatte ihm darin zugestimmt, daß Ende Januar 4 U-Boote für den Handelskrieg fahrbereit sein könnten, und vorgeschlagen, mit diesen 4 Stellungen zu besetzen, je 1 an der englischen Ostküste und im Kanal, und 2 an der Westseite von England[1]). Diese Besetzung würde aber mit der Zahl der verfügbaren Boote nicht ununterbrochen innegehalten werden können, sondern es würden Pausen eintreten, die im Winter von längerer Dauer sein könnten. Danach konnte es als nicht ausgeschlossen gelten, daß die Westseite Englands, auf die es hauptsächlich ankam, zeitweise nur von einem oder auch von gar keinem U-Boot besetzt war. Der Admiralstab dagegen hatte nur die Besetzung der Seegebiete westlich von England ins Auge gefaßt und, wenigstens zu Beginn des U-Bootskrieges, als Mindestzahl für die Westseite 6 bis 7 U-Boote bezeichnet. Diese Unstimmigkeit war Ende Januar noch nicht geklärt.

Noch am 26. Januar hatte der Bearbeiter der militärischen Ange-

---

[1]) Vgl. Textskizze Nr. 4, S. 39.

legenheiten des U-Bootskrieges im Admiralstab, Fregattenkapitän Heydel, sich eine Reihe von Punkten aufgezeichnet, die in seinem Arbeitsgebiet der baldigen Klärung bedurften. Die Niederschrift enthält folgendes:

„Das Kommando der Hochseestreitkräfte billigt grundsätzlich die vom Führer der U-Boote vorgeschlagene Aufstellung der U-Boote. Diese Aufstellung trägt aber der vom Führer der U-Boote und vom Kommando der Hochseestreitkräfte ebenfalls betonten Notwendigkeit nicht Rechnung, die Blockade so energisch wie möglich durchzuführen.

„a) Die Themse: Der Führer der U-Boote will die Themse durch 2 Boote sperren lassen, die aber nicht vor den Themse-Ausgängen Aufstellung nehmen sollen, sondern deren eines zwischen Farn-Insel und dem Tyne, das andere im Kanal zwischen Kap de la Hague und St. Albans Head stehen soll. Das erstere Boot soll unter der Annahme, daß der Verkehr auch weiterhin längs der englischen Ostküste gehen muß, die Nordzufahrt der Themse und zugleich den Tyne und Humber sperren. Selbst wenn die Annahme, daß der Handel sich auch während der U-Bootsblockade längs der englischen Ostküste bewegt, zutreffen sollte, würde der Handel der drei Häfen durch die Maßnahme des Führers der U-Boote nicht genügend getroffen werden. In Wirklichkeit steuern aber die Schiffe von den verschiedenen Häfen der Ostküste vielfach direkt in die freie Nordsee, sobald erkannt ist, daß die betreffenden Häfen durch U-Boote nicht gesperrt sind. Zur wirksamen Sperrung würden daher 2 bis 3 U-Boote erforderlich werden. Diese sind jedoch nicht verfügbar. Wir werden daher die Sperrung der Häfen der Ostküste durch Minen bewirken müssen.

„Ebenso wirkungslos würde die Sperrung des östlichen Teils des Kanals mit den Südeinfahrten der Themse an der fast 50 sm breiten Stelle zwischen Kap de la Hague und St. Albans Head durch 1 Boot sein, da 1 Boot unmöglich ein derartig breites Defilee überwachen kann.

„Die westlich der Linie liegenden wichtigen Häfen, darunter Plymouth, läßt der Führer der U-Boote unberücksichtigt.

„b) Der Bristol-Kanal: Eine wirksame Sperrung läßt sich durch 1 Boot nicht voll erreichen, da die engste Stelle des für die Sperrung in Betracht kommenden Gebiets zwischen Nash Point und Hurtstone Point 10 sm breit ist und die Häfen des Bristol-Kanals sowohl an der Nord- wie Südküste entlang angesteuert werden können. Angesichts des geringen Bestandes an U-Booten werden wir uns aber auf 1 Boot beschränken müssen.

„c) Der Irische Kanal (gemeint war wohl der St.-Georgs-Kanal), der an der engsten Stelle 35 sm breit ist, läßt sich durch 1 Boot nicht wirksam sperren. Die Sperrung des Nord-Kanals ist vom Führer

der U-Boote gar nicht berücksichtigt. Für die Sperrung des Südausgangs der Irischen See sind mindestens 2 Boote, für den Nord-Kanal 1 Boot erforderlich.

„d) Aus welchem Grunde der Hochseechef sich auf im ganzen nur 4 Boote beschränkt, ist aus seinem Schreiben nicht zu ersehen. . . .

„e) Eine U-Bootsblockade in der vom Führer der U-Boote vorgeschlagenen und vom Kommando der Hochseestreitkräfte gutgeheißenen Form würde m. E. wenig wirkungsvoll sein. Für eine wirksame Durchführung der Maßnahme sind an sich 10 Boote erforderlich. Angesichts der inzwischen eingetretenen Ausfälle von Booten wird man sich jedoch auf weniger Boote beschränken müssen. Es wird aber anzustreben sein, nicht unter folgende Besetzung herunterzugehen:

1. Irische See	3
2. Bristol-Kanal	1
3. Westausgang des Englischen Kanals	2
4. Osteingang	1
Summe	7

„Im ganzen zeigt die Stellungnahme der Hochseestreitkräfte, daß die Notwendigkeit, den U-Bootshandelskrieg von vornherein mit größter Energie durchzuführen, und mit ihm zugleich alle anderen Mittel der Kriegführung zur Anwendung zu bringen, noch nicht voll erkannt ist. Wie in den Denkschriften des Admiralstabs ausgeführt, muß der Handelskrieg durch gleichzeitige Anwendung aller anderen Mittel der Kriegführung auf das kräftigste unterstützt werden. Sonst entsteht die Gefahr, daß er sich als ein vergeblicher Schlag gegen England erweist, der uns dann mehr schadet als nützt."

Nach Vorstehendem herrschte im Admiralstab die Vorstellung, das Flottenkommando und der Führer der U-Boote hätten die Absicht des Admiralstabs, gerade bei Beginn des U-Bootskrieges eine starke abschreckende Wirkung zu erzielen, nicht richtig erfaßt; sonst sei nicht zu verstehen, warum der am Anfang des Januar eingegangene Plan der Front eine so überraschend schwache Besetzung im Kriegsgebiet um England vorsah. Diese Ansicht des Admiralstabs war nicht zutreffend. Der Irrtum konnte entstehen, weil der Bericht des Korvettenkapitäns Bauer vom 27. Dezember keine U-Boots-technischen Erläuterungen zu der Berechnung der Zahl der anzusetzenden U-Boote enthalten hatte. In Wirklichkeit war es praktisch nicht möglich, Ende Januar mehr als vier Boote für den Handelskrieg bereit zu haben: Durch die Instandsetzungen auf den

Werften wurden die U-Boote der Kriegsverwendung länger entzogen, als der Admiralstab annahm. Für die Unternehmungen nach der englischen Westküste, auf die der Admiralstab mit Recht den Hauptwert legte, kamen die alten Boote bis „U 18" nicht in Betracht. Auch unter den neueren befanden sich immer einige, die für die Westküste ausfielen, weil die Besatzungen noch nicht genügend ausgebildet waren oder die Maschinen Schwächen aufwiesen. Die Zahl der für die Westküste geeigneten Boote war daher auf das bescheidene Maß beschränkt, das der Führer der U-Boote kannte und angegeben hatte. Dieser konnte seinerseits nicht voraussehen, daß die Angabe von technischen Einzelheiten für den Admiralstab erforderlich sein würde.

Noch Ende Januar war sich also der Admiralstab nicht bewußt, daß das, was er für eine wesentliche Vorbedingung für den U-Bootskrieg ansah, der wuchtige Schlag am Anfang, überhaupt nicht zu erfüllen war. Ein grundlegender Irrtum an leitender Stelle wurde für ein Mißverstehen der Front gehalten, das unschwer zu beseitigen sein würde. Aus der Aufzeichnung des Fregattenkapitäns Heydel und der weiteren Verfolgung der Angelegenheit im Admiralstab geht aber hervor, daß die Aufklärung wenigstens vorbereitet wurde. Die dazu notwendige Auskunft des Flottenkommandos hätte in kürzester Frist eingeholt werden können, und wäre fraglos umgehend eingeholt worden, wenn man in Berlin die Wichtigkeit erkannt und geahnt hätte, daß Eile geboten wäre. Im Admiralstab jedoch rechnete niemand mit dem unmittelbaren Bevorstehen einer Entscheidung. Die politischen Bedenken, die dem U-Bootskrieg im Wege standen, waren bekannt; sie würden nicht von heute auf morgen zu beheben sein. Aber dieses Unerwartete trat dennoch ein. Überraschend für seinen ganzen Stab führte Admiral v. Pohl am 1. Februar eine Wendung herbei, die alle weiteren Erwägungen durchkreuzte.

7. Die entscheidenden Tage vom 1. bis 4. Februar 1915. Das Zustandekommen des Entschlusses zum U-Bootskrieg.

Nach dem Seegefecht an der Dogger-Bank, am 24. Januar, wurde ein Wechsel im Kommando der Hochseestreitkräfte durchgeführt, an Stelle des Admirals v. Ingenohl war Admiral v. Pohl als Flottenchef vorgesehen worden[1]). In den letzten Januartagen kam Admiral v. Pohl daher nach Berlin, um die Geschäfte des Admiralstabschefs an seinen Nachfolger, Vizeadmiral Bachmann, abzugeben und danach das Kommando der Hochseeflotte zu übernehmen. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß diese äußeren Umstände auf das Vorgehen des Admirals v. Pohl in den nächsten Tagen von bestimmendem Einfluß gewesen sind. Sicherlich aber war Admiral v. Pohl von der Befürchtung erfüllt, daß die politische Erörterung um den U-Bootskrieg durch den Wechsel in der Leitung des Admiralstabs eine weitere Verzögerung erleiden und daß der rechte Zeitpunkt für eine Entscheidung verpaßt werden würde, von deren unerbittlicher Notwendigkeit er fest überzeugt war. So entstand bei ihm der Entschluß, in der letzten Stunde seiner Amtsführung diese Entscheidung noch selbst herbeizuführen. Er veranlaßte, daß vor seiner Abreise zur Flotte noch eine Aussprache mit dem Reichskanzler zustande kam über die beiden schwebenden Fragen, die große Frage des Handelskrieges der U-Boote und die seit Mitte Januar nebenhergehende Angelegenheit der Blockierung der französischen Nord- und Westküste mit U-Booten zur Unterbindung des feindlichen Transportverkehrs im Englischen Kanal.

Die Unterredung fand am 1. Februar in der Reichskanzlei statt. Außer dem Kanzler und dem Chef des Admiralstabs nahmen teil: der Unterstaatssekretär des Auswärtigen Amts, spätere Staatssekretär Zimmermann, der Chef des Generalstabes des Feldheeres, General v. Falkenhayn, und der Staatssekretär des Innern, Clemens Delbrück, der bezüglich der Versorgung der Bevölkerung des besetzten belgischen Gebiets durch amerikanische Lebensmittelzufuhr beteiligt war.

Das Ergebnis der Unterredung war, daß Admiral v. Pohl sein Ziel vollständig erreichte. Aber wie es dazu gekommen ist, daß der

---

[1]) Marine-Archiv. Der Krieg zur See. Nordsee, Band 3, S. 244—248.

Reichskanzler v. Bethmann Hollweg, der sich noch wenige Tage vorher ablehnend, wie immer, gegen den U-Bootskrieg ausgesprochen hatte, sich nun hat bewegen lassen, nachzugeben, ist nicht restlos aufzuhellen. Keine amtliche Aufzeichnung über den Verlauf der bedeutsamen Besprechung liegt vor; weder in den Akten der beteiligten Reichsstellen, noch in denen der Marine und des Heeres findet sich eine Angabe darüber. Auch die persönlichen Veröffentlichungen, die von dem Reichskanzler v. Bethmann Hollweg, von Admiral v. Pohl, General v. Falkenhayn und Staatssekretär Delbrück später erschienen sind[1]), enthalten nichts davon. Nur Staatssekretär Zimmermann konnte nach Jahren (1928), als die geschichtliche Bearbeitung in Angriff genommen wurde, noch Auskunft geben[2]).

Nach seiner Erinnerung ist der Verlauf der Unterredung folgender gewesen:

Der Reichskanzler habe ausgeführt, daß er immer noch Bedenken gegen den U-Bootskrieg hege, und zwar nicht nur mit Rücksicht auf die Neutralen, sondern auch, weil er glaube, daß die geringe Zahl von etwa 20 U-Booten nicht genügen würde, um den Krieg aussichtsreich zu führen. Admiral v. Pohl habe auf die politischen Bedenken des Reichskanzlers in dem beschwichtigenden Sinne geantwortet, daß er ein Unterscheiden von neutralen und feindlichen Handelsschiffen durch die U-Bootskommandanten wohl für möglich halte, und daß deshalb Schwierigkeiten mit den Neutralen nicht zu erwarten wären. Entsprechende Weisungen würden den U-Bootskommandanten erteilt werden. Die vorhandene Zahl von U-Booten reiche nach seiner und anderer Sachverständiger Überzeugung aus, um England schwer zu schädigen und binnen kurzer Zeit zu einem Einlenken zu bewegen. — Diese Zusicherung hätte nicht verfehlt, Eindruck auf den Reichskanzler zu machen. Es wäre hinzugekommen, daß auch die öffentliche Meinung in Deutschland zu jener Zeit bereits nachdrücklich das Einsetzen der U-Bootswaffe verlangt habe. Nachdem Großadmiral v. Tirpitz in dem Wiegand-Interview auf die U-Boote als unfehl-

---

[1]) Th. v. Bethmann Hollweg, „Betrachtungen zum Weltkriege". Hobbing, Berlin 1919/1921. — H. v. Pohl, „Aus Aufzeichnungen und Briefen während der Kriegszeit". Siegismund, Berlin 1920. — Clemens v. Delbrück, „Die wirtschaftliche Mobilmachung in Deutschland 1914". Verlag für Kulturpolitik, München 1924. — v. Zwehl, „Erich v. Falkenhayn, General der Infanterie". E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1926.

[2]) Admiral v. Pohl ist 1916 verstorben, Reichskanzler v. Bethmann Hollweg und Staatssekretär Delbrück 1921, General v. Falkenhayn 1922.

bares Kriegsmittel gegen England hingewiesen hätte, wäre durch die Presse für diese Waffe eifrig Stimmung gemacht worden. Der Reichskanzler sei bei seiner Rückkehr aus dem Hauptquartier Ende Januar in weitesten Kreisen Berlins dem Glauben begegnet, daß Deutschland durch den U-Bootskrieg schnell zu Sieg und Frieden gelangen könne. Auch aus den Kreisen des Reichstags wären ihm entsprechende Vorhaltungen gemacht worden. Er habe sich der Wahrnehmung nicht verschließen können, daß die öffentliche Meinung seine ablehnende Haltung nicht verstehe und sich sogar zu der sinnlosen Unterstellung verstiegen habe, daß er aus Englandfreundlichkeit den U-Bootskrieg hindere. Diese Erwägungen und Gründe hätten den Reichskanzler schließlich bestimmt, am 2. Februar dem Admiral v. Pohl seine Zustimmung zum U-Bootskrieg telephonisch zu erteilen.

In diesen wertvollen Mitteilungen des Staatssekretärs Zimmermann fällt die dem Admiral v. Pohl zugeschriebene Erklärung über das sichere Unterscheiden der Neutralen auf. Wenn den Staatssekretär Zimmermann das Gedächtnis nicht getäuscht hat, und jene Behauptung tatsächlich so, wie angeführt, gemacht worden ist, dann wäre allerdings schon durch diesen einen Grund die Sinnesänderung des Kanzlers vollkommen zu verstehen. Man stände jedoch vor der außergewöhnlichen Begebenheit, daß sich Admiral v. Pohl in Widerspruch gesetzt hätte nicht nur zu der Ansicht, die ihm übereinstimmend von allen seinen Beratern vorgetragen und von der Front zugegangen war, sondern auch zu dem, was er selbst dem Reichskanzler, und was die Vertreter des Admiralstabs dem Auswärtigen Amt während der langen Vorverhandlungen mündlich und schriftlich bei jeder Gelegenheit zum Ausdruck gebracht hatten. Schon diese Tatsache läßt einen Zweifel aufkommen, ob Admiral v. Pohl mit einem derartigen, leicht anfechtbaren Einwand bei dem Reichskanzler Eindruck gemacht haben würde. Es kommt hinzu, daß die von neutraler Seite bestehende Gefahr noch gar nicht vollständig ausgeschaltet gewesen wäre, selbst wenn die Marine die bewußte Gewähr für die Sicherheit neutraler Schiffe hätte übernehmen können. Die Gefährdung neutralen Menschenlebens und neutralen Guts auf feindlichen Schiffen wäre dann immer noch bestehen geblieben, und die angebliche Zusicherung des Admirals wäre etwas Halbes gewesen. Auch dieser Zusammenhang war dem Reichskanzler und dem Auswärtigen Amt ebenso geläufig wie dem Chef des Admiralstabs. Und schließlich: wie ist es in innere Übereinstimmung zu bringen, daß auf der einen Seite der Reichskanzler in Gegenwart des

Vertreters des Auswärtigen Amtes seine Zustimmung abhängig gemacht haben soll von der Erklärung, daß neutralen Schiffen nichts geschehen würde, und daß auf der anderen Seite das Auswärtige Amt eine Denkschrift zur Veröffentlichung bereithält, die der Reichskanzler zwei Tage später billigt, in der die Neutralen gewarnt werden, „feindlichen Schiffen weiterhin Mannschaften, Passagiere und Waren anzuvertrauen", und darauf aufmerksam gemacht werden, „daß es sich auch für ihre eigenen Schiffe dringend empfiehlt, das Einlaufen in das Kriegsgebiet zu vermeiden" . . . „da es angesichts des von der Britischen Regierung angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Krieges nicht immer verhütet werden könne, daß auch neutrale Schiffe einem auf feindliche berechneten Angriff zum Opfer fallen"? Die rechtfertigende Denkschrift ebenso wie die ganze Kriegsgebietserklärung würden ihren Sinn verlieren, wenn die Sicherheit bestanden hätte, daß man den U-Bootskrieg auf feindliche Schiffe beschränken konnte.

Nach alledem darf mit einiger Wahrscheinlichkeit angenommen werden, daß Admiral v. Pohl ein die Seekriegführung bindendes und die politische Reichsleitung entlastendes Versprechen in der Form wohl nicht gegeben hat. Staatssekretär Zimmermann hat in der Folgezeit die große Zahl der politischen und seemännisch-militärischen Verwicklungen, die der U-Bootskrieg mit sich brachte, an leitender Stelle erlebt. Es ist daher nicht ganz ausgeschlossen, daß nach über 15 Jahren nicht mehr jede Einzelheit in seinem Gedächtnis haftet. Die Annahme einer bewußten Irreführung von seiten des Admirals v. Pohl — denn auf so etwas würde es hinauskommen — wird man darum auszuscheiden haben, zumal auch in anderer Richtung genügend Anhaltspunkte für das zu finden sind, was Admiral v. Pohl am 1. Februar an Gründen vermutlich vorgebracht hat.

Der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg hat später, als der Einspruch der Vereinigten Staaten die erste Bestürzung bei der deutschen Kriegsleitung hervorrief, mehrfach, auch dem Kaiser gegenüber, davon gesprochen, er wäre von dem Admiral v. Pohl nicht klar unterrichtet worden. Bemerkenswert ist jedoch, daß der Kanzler, soweit festzustellen, niemals Näheres darüber bekundet und insbesondere niemals rund heraus den Admiral v. Pohl bezichtigt hat, ihm eine unzutreffende militärische Zusage gemacht zu haben. Letzterer hingegen hat sich zu seiner Umgebung, in dem Stabe des Flottenkommandos, immer nur in dem Sinne geäußert, er könne das „Umfallen" des Kanzlers nach der amerikanischen Drohung nicht verstehen, er habe den Kanzler nicht im Zweifel

gelassen, daß den Neutralen gegenüber keine Verpflichtung übernommen werden könne. Admiral v. Pohl hat im übrigen seinerseits, soweit festzustellen, ebenfalls nie angedeutet, wie es ihm denn sonst gelungen ist, das Widerstreben des Reichskanzlers zu überwinden. Schon dieses Wenige, was die beiden Hauptbeteiligten über ihre Unterredung gesagt und was sie nicht gesagt haben, läßt gewisse Schlüsse zu. Man wird zunächst darin bestärkt, jenen ersten Teil der Zimmermannschen Angaben, da sich auch anderweitig keine Bestätigung dafür hat finden lassen, als nicht unanfechtbar anzusehen; dann aber ist zu folgern, daß irgendwelche Erklärungen des Admirals v. Pohl doch erfolgt sein müssen, die bestimmt gewesen sind, die Befürchtungen des Reichskanzlers zu beseitigen oder abzuschwächen, und die bei dem Reichskanzler irrige Vorstellungen von den Wirkungen des U-Bootskrieges auf die Neutralen erweckt haben.

Um dem Inhalt der unbekannten Erklärungen des Admirals v. Pohl auf die Spur zu kommen, ist es naheliegend, sich nochmals zu vergegenwärtigen, mit welchen sachlichen Gründen er vor dem 1. Februar auf schriftlichem Wege seine militärische Forderung verfochten und welche Gedanken er sich selbst von der Wirkung des U-Bootskrieges auf die Schiffahrt und die Regierungen der neutralen Länder gemacht hat. Stellt man ferner die Einflüsse in Rechnung, unter denen die beiden Persönlichkeiten an dem entscheidenden Tage gestanden haben, so fügt sich alles fast zwangsläufig zusammen, so daß nichts Unwahrscheinliches übrigbleibt.

In dem letzten Schreiben an den Reichskanzler vom 20. Januar hatte Admiral v. Pohl die Meinung vertreten, daß nach den beim Admiralstab gesammelten Nachrichten ein Einspruch der Neutralen gar nicht zu erwarten wäre, und daß der günstigste Zeitpunkt für das Losschlagen der Anfang des Februar sei, wegen des Hereinkommens der argentinischen Weizenernte nach England. Auf dieses Schreiben hatte der Reichskanzler noch nicht erwidert. Admiral v. Pohl wird daher sicherlich die erste Gelegenheit, die sich ihm durch die Aussprache am 1. Februar bot, benutzt haben, um dieselben Gründe erneut mündlich zur Geltung zu bringen.

Unterzieht man sodann in dem Zusammenhange, um den es sich hier handelt, alle übrigen, weiter zurückliegenden schriftlichen Äußerungen des Admiral v. Pohl einer Prüfung, so läßt sich ein Gedanke erkennen, der immer wiederkehrt: Die neutrale Schiffahrt muß von der Fahrt nach England abgeschreckt werden und wenn man es richtig anfaßt, wird sie sich abschrecken lassen; eine Warnung muß vor der Eröffnung des

U-Bootskrieges herausgehen, die auf die drohenden Gefahren des Kriegsgebiets ganz eindringlich hinweist; durch die Nordseesperre der Engländer im November 1914 haben sich die Neutralen einschüchtern lassen, und diese stand nur auf dem Papier; der U-Bootskrieg hingegen würde damit beginnen, daß am ersten Tage sogleich eine Reihe von Schiffen spurlos verschwindet; diese Anfangswirkung, auf die es besonders ankomme, müsse durch Ansetzen möglichst vieler U-Boote auf ein Höchstmaß gesteigert werden; sollten sich trotzdem vereinzelte neutrale Handelsschiffe in das Kriegsgebiet wagen, so würde das Führen neutraler Flaggen durch die feindlichen Schiffe alsbald zur Folge haben, daß auch Neutrale den U-Booten zum Opfer fielen. Durch das Aufhören der neutralen Schiffahrt im Kriegsgebiet würde gleichzeitig die Befürchtung gegenstandslos, daß politische Weiterungen mit den neutralen Regierungen entstehen könnten.

So war das Bild, das sich nicht nur Admiral v. Pohl, sondern fast die ganze Marine, der Admiralstab, das Flottenkommando und der Führer der U-Boote von der Anfangswirkung des U-Bootskrieges machten. Die neutrale Schiffahrt müßte und würde aufhören; nur so sei ein durchschlagender Erfolg gegen England zu erwarten, und es bestand bei der Marine kein Zweifel, daß es bei kraftvoller Durchführung auch so kommen würde.

Diese Vorstellungen waren wohl geeignet, dem Admiral v. Pohl alle Gefahren von neutraler Seite gering erscheinen zu lassen, und es kann kaum anders gewesen sein, als daß er — aus festester Überzeugung — dem Reichskanzler entsprechende Versicherungen abgegeben hat. Dabei sind aber wohl militärische Ausführungsbestimmungen nicht zur Sprache gekommen: wie die Befehle an die U-Bootskommandanten für ihr Verhalten den neutralen Flaggen gegenüber gedacht waren, oder was angeordnet werden sollte für den Fall, daß die Neutralen sich nicht von der Fahrt im Kriegsgebiet abhalten ließen, oder wenn der Mißbrauch neutraler Flaggen nicht in dem erwarteten Umfang eintreten würde, und das Unterscheiden von Neutralen daher nicht so schwierig war. Der Kanzler seinerseits, in diesen militärischen Dingen nicht bewandert, konnte schwerlich darauf verfallen, über Einzelheiten solcher besonderen Art Aufklärung zu verlangen. Die Wahrscheinlichkeit ist groß, daß hier der Ursprung aller späteren Meinungsverschiedenheiten zwischen Politik und Kriegführung hinsichtlich des Handelskriegs der U-Boote liegt, und daß dieses die Unklarheit in dem Vortrag des Admirals v. Pohl am 1. Februar gewesen

ist, über die sich der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg des öfteren beklagt hat.

Außer den politischen Bedenken, die für den Reichskanzler im Vordergrund gestanden haben, hatte er noch Zweifel an der Zulänglichkeit der Zahl der U-Boote zur Sprache gebracht; aber auch in dieser Beziehung ist er durch die bestimmte Antwort des Chefs des Admiralstabs, der als der verantwortliche Sachverständige der Marine vor ihm stand, offenbar schnell überzeugt worden. Durchaus in Übereinstimmung damit stehen die Worte, die der Kanzler über sein Vertrauen zu der Marine in seinen „Betrachtungen zum Weltkriege" verzeichnet hat: „Auf mich selbst ist, wie ich nicht leugne, im Winter 1914/15 die Zuversicht der Marine nicht ohne Eindruck geblieben. Ich habe mich den schon damals sehr dringenden Forderungen des Admiralstabs nicht mit der letzten Schärfe widersetzt."

Zum vollen Verständnis der Beweggründe für die Entschließung des Reichskanzlers ist es notwendig, zum letzten aber nicht zum wenigsten auch das zu beachten, was Staatssekretär Zimmermann von dem Einfluß der öffentlichen Meinung auf den Kanzler erwähnt hat. Wenn man nachliest, was der Kanzler persönlich in seinen Kriegserinnerungen an bitteren Vorwürfen hinterlassen hat gegen die U-Bootsstimmung im deutschen Volk, und wie er sich zu der gleichen Sache vor dem Untersuchungsausschuß der Nationalversammlung im Jahre 1919 ausgesprochen hat, so findet man die Beobachtung des Staatssekretärs Zimmermann in dem Sinne bestätigt, daß der Reichskanzler die öffentliche Meinung als eine Macht gegen sich betrachtete, der er eine Mitbestimmung auf sein politisches Handeln einzuräumen geneigt war, da es ihm nicht gelang, sie mit Erfolg zu bekämpfen.

In der gleichen Weise wie der Reichskanzler muß General v. Falkenhayn die Stellungnahme des Admirals v. Pohl dahin verstanden haben, daß Mißhelligkeiten mit den Neutralen nicht zu erwarten wären. Denn nur so ist zu verstehen, daß die Möglichkeit von Kriegserklärungen seitens neutraler Staaten als eine Folge des U-Bootskrieges sowie die Abschätzung der daraus für die Landkriegführung entstehenden Lage in der Sitzung am 1. Februar überhaupt nicht zur Erörterung gekommen ist. Auch diese Tatsache, die durch die spätere Haltung des Generalstabschefs als vollends erwiesen zu gelten hat, zeigt, mit welcher Entschiedenheit die Bedenken hinsichtlich der Neutralen als abgetan beurteilt worden sind.

General v. Falkenhayn hat sich gemäß der Auskunft des Staatssekretärs Zimmermann darauf beschränkt, zu betonen, daß er auf das

Einsetzen der U-Bootswaffe gegen den Transportverkehr im Englischen Kanal dringenden Wert lege, und die Unterbindung oder mindestens schwere Schädigung des feindlichen Nachschubs über See erwarte; Admiral v. Pohl habe diese Annahme als völlig zutreffend bezeichnet.

Das einzige Hindernis, das dem Vorgehen der U-Boote gegen die Kanaltransporte noch im Wege gestanden hatte, war die Besorgnis des Generalstabs des Feldheeres, die von der Marine beabsichtigte Blockierung der französischen Küste würde die amerikanische Lebensmittelzufuhr für die Bevölkerung des besetzten belgischen Gebiets stören. Auch diese Angelegenheit ist durch die Besprechung am 1. Februar in irgendeiner Weise, die aber nicht mehr erkennbar ist, zur Befriedigung des Generalstabschefs und des anwesenden Staatssekretärs des Inneren erledigt worden. Vermutlich wird Admiral v. Pohl darauf verwiesen haben, daß dem Handel nach der Nordsee der Weg um Schottland statt durch den Englischen Kanal empfohlen werden würde, und daß daher auch den von den Vereinigten Staaten kommenden Lebensmitteldampfern für Belgien dieser Weg freistünde. Admiral v. Pohl konnte jedenfalls die Einwilligung des Reichskanzlers zu der vorgeschlagenen Teilblockade der französischen Küste aus der Sitzung mitnehmen.

Das letzte Wort für den Handelskrieg der U-Boote in der Form der Kriegsgebietserklärung behielt sich der Reichskanzler am Ende der Unterredung noch vor, er sprach jedoch am folgenden Tage, dem 2. Februar, seine Zustimmung dem Chef des Admiralstabs telephonisch aus.

Am 1. und 2. Februar tat der Admiralstab die notwendigen Schritte zur Bekanntgabe der Blockierung der französischen Nord- und Westküste, die im Einvernehmen mit dem Reichskanzler und nach einer entsprechenden Meldung an den Kaiser mit dem folgenden Wortlaut am 2. Februar 1915 im Reichsanzeiger veröffentlicht wurde:

Berlin, den 2. Februar 1915.

Bekanntmachung.

England ist im Begriff, zahlreiche Truppen und große Mengen von Kriegsbedarf nach Frankreich zu verschiffen. Gegen diese Transporte wird mit allen zu Gebote stehenden Kriegsmitteln vorgegangen.

Die friedliche Schiffahrt wird vor der Annäherung an die französische Nord- und Westküste drin-

gend gewarnt, da ihr bei Verwechslung mit Schiffen, die Kriegszwecken dienen, ernste Gefahr droht.

Dem Handel nach der Nordsee wird der Weg um Schottland empfohlen.

Der Chef des Admiralstabs der Marine.
v. Pohl.

Für die Eröffnung des Handelskriegs der U-Boote war nach der Einwilligung des Reichskanzlers noch die Entscheidung des Kaisers herbeizuführen. Dieser hatte zum 4. Februar seinen Besuch bei der Hochseeflotte in Wilhelmshaven angesagt; bei der Gelegenheit sollte der Vortrag über den U-Bootskrieg vor dem Kaiser stattfinden.

In der kurzen Zwischenzeit war noch der endgültige Wortlaut der vom Admiralstab entworfenen „Kriegsgebietserklärung" sowie der Wortlaut der begleitenden „Denkschrift", die im Auswärtigen Amt ausgearbeitet worden war, zwischen Admiralstab, Auswärtigem Amt und Reichskanzler zu vereinbaren. Zu diesem Zweck übersandte der Chef des Admiralstabs am 2. Februar dem Reichskanzler die Kriegsgebietserklärung und die Denkschrift mit folgendem Schreiben:

„Ew. Exzellenz beehre ich mich, unter Bezugnahme auf die gestrige Unterredung und das soeben erfolgte Telephongespräch, in welchem Ew. Exzellenz die bisherigen Bedenken zurückgestellt haben, anliegend den Wortlaut der Bekanntmachung ergebenst zu übersenden, deren amtliche Veröffentlichung beabsichtigt ist. Sie hat die Zustimmung des Auswärtigen Amts gefunden. Ich möchte empfehlen, unter dieser Veröffentlichung als Begründung die »Denkschrift über deutsche Gegenmaßnahmen gegen die völkerrechtswidrigen Maßnahmen Englands zur Unterbindung des neutralen Seehandels mit Deutschland«, wie sie vom Auswärtigen Amt entworfen ist, hinzuzufügen."

Der erste Entwurf der vorstehend genannten Bekanntmachung des Admiralstabs wurde am 2. und 3. Februar auf Vorschlag des Auswärtigen Amts und am 4. Februar auf Grund des Vortrags vor dem Kaiser noch einigen nicht wesentlichen Änderungen unterzogen. Die daraus hervorgegangene Fassung der Bekanntmachung sowie die erwähnte Denkschrift, deren ursprünglicher Wortlaut unverändert die Zustimmung des Reichskanzlers und später des Kaisers fand, lauteten in der Form, wie sie am 4. Februar veröffentlicht wurden, folgendermaßen:

„Bekanntmachung und Denkschrift vom 4. Februar 1915 (Kriegsgebietserklärung).

Bekanntmachung.

„1. Die Gewässer rings um Großbritannien und Irland einschließlich des gesamten Englischen Kanals werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom 18. Februar 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört werden, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden.

„2. Auch neutrale Schiffe laufen im Kriegsgebiet Gefahr, da es angesichts des von der Britischen Regierung am 31. Januar angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Seekrieges nicht immer vermieden werden kann, daß die auf feindliche Schiffe berechneten Angriffe auch neutrale Schiffe treffen.

„3. Die Schiffahrt nördlich um die Shetland-Inseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 sm Breite entlang der niederländischen Küste ist nicht gefährdet[1]).

Berlin, den 4. Februar 1915.

Der Chef des Admiralstabes der Marine.
v. Pohl."

Zur Erläuterung der Bekanntmachung vom 4. Februar 1915 wurde den verbündeten, den neutralen und den feindlichen Mächten die nachstehende Denkschrift mitgeteilt:

„Denkschrift der Kaiserlich Deutschen Regierung über Gegenmaßnahmen gegen die völkerrechtswidrigen Maßnahmen Englands zur Unterbindung des neutralen Seehandels mit Deutschland.

„Seit Beginn des gegenwärtigen Krieges führt Großbritannien gegen Deutschland den Handelskrieg in einer Weise, die allen völkerrechtlichen Grundsätzen Hohn spricht. Wohl hat die Britische Regierung in mehreren Verordnungen die Londoner Seekriegsrechtserklärung als für ihre Seestreitkräfte maßgebend bezeichnet; in Wirklichkeit hat sie sich aber von dieser Erklärung in den wesentlichsten Punkten losgesagt, obwohl ihre eigenen Bevollmächtigten auf der Londoner Seekriegsrechtskonferenz deren Beschlüsse als geltendes Völkerrecht anerkannt hatten. Die Britische Regierung hat eine Reihe von Gegenständen auf die Liste der Konterbande gesetzt, die nicht oder doch nur sehr mittelbar für kriegerische Zwecke ver-

[1]) Vgl. Textskizze Nr. 5, S. 137.

wendbar sind und daher nach der Londoner Erklärung wie nach allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts überhaupt nicht als Konterbande bezeichnet werden dürfen. Sie hat ferner den Unterschied zwischen absoluter und relativer Konterbande tatsächlich beseitigt, indem sie alle für Deutschland bestimmten Gegenstände relativer Konterbande ohne Rücksicht auf den Hafen, in dem sie ausgeladen werden sollen, und ohne Rücksicht auf ihre feindliche oder friedliche Verwendung der Wegnahme unterwirft. Sie scheut sich sogar nicht, die Pariser Seerechtsdeklaration zu verletzen, da ihre Seestreitkräfte von neutralen Schiffen deutsches Eigentum, das nicht Konterbande war, weggenommen haben. Über ihre eigenen Verordnungen zur Londoner Erklärung hinausgehend, hat sie weiter durch ihre Seestreitkräfte zahlreiche wehrfähige Deutsche von neutralen Schiffen wegführen lassen und sie zu Kriegsgefangenen gemacht. Endlich hat sie die ganze Nordsee zum Kriegsschauplatz erklärt und der neutralen Schiffahrt die Durchfahrt durch das offene Meer zwischen Schottland und Norwegen wenn nicht unmöglich gemacht, so doch aufs äußerste erschwert und gefährdet, so daß sie gewissermaßen eine Blockade neutraler Küsten und neutraler Häfen gegen alles Völkerrecht eingeführt hat. Alle diese Maßnahmen verfolgen offensichtlich den Zweck, durch die völkerrechtswidrige Lahmlegung des legitimen neutralen Handels nicht nur die Kriegführung, sondern auch die Volkswirtschaft Deutschlands zu treffen und letzten Endes auf dem Wege der Aushungerung das ganze deutsche Volk der Vernichtung preiszugeben.

„Die neutralen Mächte haben sich den Maßnahmen der Britischen Regierung im großen und ganzen gefügt; insbesondere haben sie es nicht erreicht, daß die von ihren Schiffen völkerrechtswidrig weggenommenen deutschen Personen und Güter von der Britischen Regierung herausgegeben worden sind. Auch haben sie sich in gewisser Richtung sogar den mit der Freiheit der Meere unvereinbaren englischen Maßnahmen angeschlossen, indem sie offenbar unter dem Druck Englands die für friedliche Zwecke bestimmte Durchfuhr nach Deutschland auch ihrerseits durch Ausfuhr- und Durchfuhrverbote verhindern. Vergebens hat die Deutsche Regierung die neutralen Mächte darauf aufmerksam gemacht, daß sie sich die Frage vorlegen müsse, ob sie an den von ihr bisher streng beobachteten Bestimmungen der Londoner Erklärung noch länger festhalten könne, wenn Großbritannien das von ihm eingeschlagene Verfahren fortsetzen und die neutralen Mächte alle diese Neutralitätsverletzungen zuungunsten Deutschlands länger hinnehmen würden. Großbritannien beruft sich für seine völkerrechtswidrigen Maßnahmen auf die Lebensinteressen, die für

das Britische Reich auf dem Spiele stehen, und die neutralen Mächte scheinen sich mit theoretischen Protesten abzufinden, also tatsächlich Lebensinteressen von Kriegführenden als hinreichende Entschuldigung für jede Art von Kriegführung gelten zu lassen.

„Solche Lebensinteressen muß nunmehr auch Deutschland für sich anrufen. Es sieht sich daher zu seinem Bedauern zu militärischen Maßnahmen gegen England gezwungen, die das englische Verfahren vergelten sollen. Wie England das Gebiet zwischen Schottland und Norwegen als Kriegsschauplatz bezeichnet hat, so bezeichnet Deutschland die Gewässer rings um Großbritannien und Irland mit Einschluß des gesamten Englischen Kanals als Kriegsschauplatz und wird mit allen ihm zu Gebote stehenden Kriegsmitteln der feindlichen Schiffahrt daselbst entgegentreten. Zu diesem Zwecke wird es vom 18. Februar 1915 an jedes feindliche Kauffahrteischiff, das sich auf den Kriegsschauplatz begibt, zu zerstören suchen, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei den Personen und Gütern drohenden Gefahren abzuwenden. Die Neutralen werden daher gewarnt, solchen Schiffen weiterhin Mannschaften, Passagiere und Waren anzuvertrauen. Sodann aber werden sie darauf aufmerksam gemacht, daß es sich auch für ihre eigenen Schiffe dringend empfiehlt, das Einlaufen in dieses Gebiet zu vermeiden. Denn wenn auch die deutschen Seestreitkräfte Anweisung haben, Gewalttätigkeiten gegen neutrale Schiffe, soweit sie als solche erkennbar sind, zu unterlassen, so kann es doch angesichts des von der Britischen Regierung angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Krieges nicht immer verhütet werden, daß auch sie einem auf feindliche Schiffe berechneten Angriff zum Opfer fallen. Dabei wird ausdrücklich bemerkt, daß die Schiffahrt nördlich um die Shetland-Inseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 sm Breite entlang der niederländischen Küste nicht gefährdet ist.

„Die Deutsche Regierung kündigt diese Maßnahme so rechtzeitig an, daß die feindlichen wie die neutralen Schiffe Zeit behalten, ihre Dispositionen wegen Anlaufens der am Kriegsschauplatze liegenden Häfen danach einzurichten. Sie darf erwarten, daß die neutralen Mächte die Lebensinteressen Deutschlands nicht weniger als die Englands berücksichtigen und dazu beitragen werden, ihre Angehörigen und deren Eigentum vom Kriegsschauplatze fernzuhalten. Dies darf um so mehr erwartet werden, als den neutralen Mächten auch daran liegen muß, den gegenwärtigen verheerenden Krieg so bald als möglich beendigt zu sehen.

Berlin, den 4. Februar 1915."

Damit waren in Berlin die Vorbereitungen für den Immediatvortrag, der am 4. Februar stattfinden sollte, abgeschlossen.

Währenddessen war der als neuer Chef des Admiralstabs ausersehene Vizeadmiral Bachmann am 2. Februar zur ersten Unterrichtung in Berlin eingetroffen und hatte an demselben Tage eine Aussprache mit Admiral v. Pohl gehabt, über welche Vizeadmiral Bachmann folgendes in seinem Tagebuch aufgezeichnet hat:

„Admiral v. Pohl sagte mir: Der U-Bootskrieg gegen England wird jetzt beginnen. Er habe gerade eben den Erlaß darüber beim Reichskanzler durchgedrückt, und nun würde dieser Erlaß nebst der zugehörigen Kriegsgebietserklärung veröffentlicht werden. Kaum hatte er mir dies erzählt, als das Telephon anläutete. Der Reichskanzler rief Admiral v. Pohl an und führte mit diesem eine Unterhaltung, offenbar über den erwähnten Erlaß. Ich vernahm, wie der Reichskanzler fragte, ob Admiral v. Pohls Nachfolger — also ich — auch gewillt sein würde, im Sinne des Erlasses zu handeln und alle Folgen auf sich zu nehmen, worauf Admiral v. Pohl antwortete: »Selbstverständlich, ich sei ja Offizier und habe nach den bereits erteilten Befehlen zu handeln.« — Ich machte Admiral v. Pohl, als er mit mir nachher über die bevorstehende Eröffnung des U-Bootskrieges sprach, darauf aufmerksam, daß ich . . . . keineswegs vollkommen auf seinem Standpunkt stände. Ich hielt nämlich den Zeitpunkt des Beginns für zu früh; wenn es nach mir gegangen wäre, würde gewartet werden, bis wir mehr U-Boote hätten und bis die flandrischen Stützpunkte weiter ausgebaut wären, zumal, da wir noch reichlich wenig Erfahrung im U-Bootshandelskriege besäßen, außer Flandern keine auswärtigen Stützpunkte hätten und nicht wüßten, ob wir ein so großes Gebiet, wie die in Aussicht genommene U-Boots-Kriegszone tatsächlich beherrschen könnten. v. Pohl erklärte alle meine Bedenken für wohl erwogen, aber als hinfällig befunden und sagte: »Im übrigen haben alle maßgebenden Stellen schon zugestimmt, der Reichskanzler, das Auswärtige Amt und der Generalstab. Die Genehmigung Seiner Majestät steht unmittelbar bevor.«"

Sonst hat Admiral v. Pohl weder seinem Nachfolger noch seinem Stellvertreter, Konteradmiral Behncke, noch irgendeinem anderen seiner Mitarbeiter nähere Mitteilungen über den Verlauf seiner Verhandlungen mit dem Reichskanzler gemacht.

Am 3. Februar begaben sich der Reichskanzler und Admiral v. Pohl nach Wilhelmshaven, letzterer, um zugleich das Kommando der Hochseestreitkräfte zu übernehmen.

Nachdem der Kaiser am 4. Februar an die Abordnungen der Besatzungen der Hochseestreitkräfte in Wilhelmshaven eine Ansprache gehalten hatte, die von Admiral v. Pohl bereits in seiner Eigenschaft als Flottenchef erwidert worden war, begab er sich in einem Kriegsschiffsboot nach dem Schlachtkreuzer „Derfflinger", der zu Ausbesserungen seiner Gefechtsbeschädigungen vom 24. Januar eingedockt war. Während dieser Bootsfahrt erbat Admiral v. Pohl die Zustimmung des Kaisers für den U-Bootskrieg. Außer ihm selbst und dem Reichskanzler befand sich nur noch der Großadmiral v. Tirpitz in unmittelbarer Nähe des Kaisers, so daß sonst niemand von dem Kaiserlichen Gefolge, auch nicht der im Boot befindliche Chef des Marinekabinetts, Admiral v. Müller, Zeuge des Vorgangs war.

Großadmiral v. Tirpitz war an der Unterredung vom 1. Februar in Berlin durch den Admiral v. Pohl in keiner Weise beteiligt worden, trotzdem die Kaiserliche Willensmeinung vom 30. Juli 1914 ausdrücklich betonte, daß der Rat des Großadmirals in allen Fragen der Seekriegführung zur Geltung kommen sollte, und trotzdem zwischen den beiden Admiralen noch nicht in allen Punkten des U-Bootskrieges Übereinstimmung bestand. Eine Mitteilung mit den zur Veröffentlichung bestimmten beiden Entwürfen war zwar am 2. Februar von dem Admiralstab an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts ausgegangen, des Inhalts, daß der Reichskanzler seine Zustimmung zu dem Handelskrieg mit U-Booten gegeben habe und daß beabsichtigt sei, die Genehmigung des Kaisers einzuholen. Dieses Schreiben hatte aber den Großadmiral v. Tirpitz in Berlin nicht mehr erreicht, da er am 3. Februar morgens nach Wilhelmshaven abgereist war. Über das Weitere führt Großadmiral v. Tirpitz in seinen „Politischen Dokumenten[1])" folgendes aus:

„Ohne im geringsten darauf vorbereitet zu sein, mußte ich es erleben, daß Admiral v. Pohl, der doch im Grunde gar nicht mehr Admiralstabschef war — zwecks Übernahme des Flottenkommandos war er ja nach Wilhelmshaven gereist —, dort dem Kaiser im Einverständnis mit dem Reichskanzler die Kriegsgebietserklärung zur Unterschrift vorlegte. Ich stand zufällig dabei und sah mich in eine eigentümliche Lage versetzt. Die zwischen dem Kanzler und dem Admiralstabschef geführten Verhandlungen kannte ich nicht, auch hielt ich an sich den U-Bootskrieg für unbedingt notwendig und unvermeidlich. Nur erschien mir ein Aufschub von wenigen Monaten und eine andere Methode der Einleitung zweckmäßig. Andererseits mußte ich es als Gewinn empfinden, daß der

[1]) „Politische Dokumente" von A. v. Tirpitz. — Hanseatische Verlagsanstalt. Hamburg/Berlin 1926.

sonst nie zu festen Entschlüssen kommende Kanzler anscheinend seine Bedenken aufgegeben hatte und der Kaiser im Begriff war, dasselbe zu tun. Ich mußte mich hüten, die beiden maßgebenden Stellen wieder kopfscheu zu machen und ihnen Handhaben für ein Wiederaufgeben des nicht leicht gefaßten Entschlusses zu bieten. Während Admiral v. Pohl über alle Unterlagen verfügte — er hielt Erklärung und Denkschrift druckfertig in der Hand —, war ich gänzlich unorientiert und ausgeschaltet. Es hat mir stets widerstrebt, in Verhältnisse einzugreifen, die ich nicht völlig überblicken konnte. Die Sache war, wie sich später herausstellte, durch das nach dem Kabinettsschreiben vom 30. Juli 1914 gar nicht zulässige, eigenmächtige und von persönlichen Rücksichten diktierte Vorgehen Pohls durchaus verfahren. Ich konnte damals trotz meiner Bedenken und Befürchtungen nur betonen, daß man in der Erklärung auf den englischen Flaggenmißbrauch Bezug nehmen möchte. Der Kaiser war in hohem Maße gegen mich erregt, das äußerte sich bei jedem Wort, das ich einwarf. Wie ich nachher festgestellt habe, war ihm gesagt worden, für den Untergang des Panzerkreuzers »Blücher« bei der Dogger-Bank treffe lediglich den Staatssekretär die Schuld. Jede eingehende Auseinandersetzung wäre in diesem Augenblick auf das schärfste zurückgewiesen worden. Nachdem ich mich in den folgenden Tagen über die Sachlage hatte orientieren können, habe ich es bedauert, damals nicht trotz der Aussichtslosigkeit eines solchen Versuches meine Bedenken dem Kaiser vorgetragen zu haben."

Noch schärfer als Großadmiral v. Tirpitz verurteilte der Chef des Marinekabinetts das Vorgehen des Admirals v. Pohl, über das sich Admiral v. Müller am 8. März 1915 in einem Brief aussprach:

„Ich habe ebenso wie der Staatssekretär die Art der Inszenierung des U-Bootshandelskrieges nicht gebilligt. Der Zeitpunkt war schlecht gewählt, die Mittel nicht genügend bereitgestellt, und die Redaktion der Ankündigung war äußerst ungeschickt. Pohl hat die Zustimmung des noch sehr fachunkundigen Reichskanzlers gefunden und hat dann den Kaiser am 4. Februar auf der Bootsfahrt durch den Wilhelmshavener Hafen zur verabredeten Fassung der Bekanntmachung überrumpelt. Es war illoyal von Pohl, nicht vorher mit dem Staatssekretär über die Fassung der Ankündigung zu sprechen. Es war aber auch illoyal gegen mich, dessen Rat er sonst immer gesucht hat, wenn es sich um wichtige Entschließungen handelte. Er wollte durchaus die Veröffentlichung unter seinem Namen losschießen, und da war allerdings der 4. Februar der äußerste Zeitpunkt, denn an diesem Tage hatte er das Kommando der Hochseestreitkräfte schon übernommen und war damals schon streng genommen nicht mehr Chef des Admiralstabs."

Mit dem Verhalten des Großadmirals v. Tirpitz während des Vortrags vor dem Kaiser war jedoch der Chef des Marinekabinetts ebensowenig einverstanden. In einem Artikel in der „Deutschen Politik" vom November 1919, in der Admiral v. Müller zunächst feststellt, daß er keinerlei Einfluß auf die Entscheidung vom 4. Februar ausgeübt hätte, da er ja auch ressortmäßig als Chef des Marinekabinetts gar nichts mit den Seekriegsentschließungen zu tun gehabt hätte, fährt er fort:

„Trotzdem würde ich eher, hätte ich wie Tirpitz hören können, was Pohl dem Kaiser auf der Bootsfahrt in Wilhelmshaven vortrug, energische Vorstellungen gegen diese Überrumpelung erhoben haben. Ich war aber bei dem Einsteigen in das Dampfboot zufällig in die kleine Kajüte des Bootes geraten, und konnte deshalb kein Wort von dem hören, was auf dem Heck des Bootes verhandelt wurde. Tirpitz konnte es und hat auch, wie er schreibt, eine nicht wesentliche Änderung der zu erlassenden Erklärung erreicht. Zu einem energischen Worte, zu dem ihn damals noch seine ganze Stellung berechtigte, hat er sich nicht aufraffen können, und so nahm das Unheil seinen Lauf, das in den verschiedenen Amerika-Noten beredten und unerfreulichen Ausdruck fand."

Der Kaiser war im Innersten dem U-Bootskrieg gegen Handelsschiffe abgeneigt. Er selbst sowie seine persönliche Umgebung waren in der Anschauung befangen, die der rein festländischen preußisch-deutschen Vergangenheit und der vorwiegenden Beschäftigung mit den Eigentümlichkeiten der Landkriegführung entspringen mochte, daß der Krieg nur der bewaffneten Macht des Feindes gelte. Angriffe auf feindliches Privateigentum und den nichtkämpfenden Teil der feindlichen Bevölkerung, diese Kennzeichen der Seehandelskriege, und der englischen ganz im besonderen, waren ihm fremde Begriffe, dünkten ihn mit dem Makel der Unritterlichkeit behaftet[1]). Daß er selbst eine Maßnahme wie den U-Bootskrieg anordnen sollte, dem Nichtkämpfer zum Opfer fallen mußten, widerstrebte im Grunde seinem menschlichen Gefühl.

Über den geschichtlich bedeutsamen Vorgang, der sich auf jener Bootsfahrt in Wilhelmshaven abgespielt hat, ist außer der wiedergegebenen Aufzeichnung des Großadmirals v. Tirpitz und des Admirals v. Müller nichts überliefert. Durch eine im Dezember 1930 an den Kaiser übermittelte Anfrage ist ebenfalls keine andere Auskunft er-

[1]) Staatssekretär Helfferich erzählt in seinem Erinnerungswerk „Der Weltkrieg", Band 2, S. 303, von einer bezeichnenden Bemerkung des Kaisers, die am 25. November 1914 gelegentlich einer Unterhaltung über den deutschen Minenkrieg in englischen Gewässern gefallen war: „Unser Schwert muß rein bleiben. Wir führen keinen Krieg gegen Frauen und Kinder. Wir wollen den Krieg anständig führen, einerlei, was die anderen tun."

langt worden. Auch hier bleibt deshalb nur übrig, das Fehlende durch Mutmaßungen zu ersetzen.

Am 9. Januar hatte der Kaiser die Entscheidung über den U-Bootskrieg vertagt, bis eine günstigere Landkriegslage geschaffen wäre. Seitdem hatte sich an den Landfronten im großen nichts geändert: Im Westen Stillstand, im Osten Kämpfe, die zwar erfolgreich waren, aber gegen die russische Übermacht einen strategischen Fortschritt nicht zu erringen vermochten. Dem Kaiser werden daher wohl Gründe genannt worden sein, die dafür sprachen, eine Besserung der Landlage nicht abzuwarten, und das können schwerlich andere Gründe gewesen sein, als die des Admiralstabs, die bereits den Kanzler beeinflußt hatten. Der Kaiser mußte den Eindruck gewinnen, daß der leitende Staatsmann ganz auf der Seite der Marine stand, und da auch der Großadmiral v. Tirpitz schwieg, kamen keine Bedenken an des Kaisers Ohr. Er willigte ein und erklärte sich auch einverstanden mit der Art der entworfenen Ankündigung des U-Bootskrieges. Nur in der „Kriegsgebietserklärung" war auf Anregung des Großadmirals v. Tirpitz eine Änderung dahingehend angeordnet worden, daß die englische Funk-Anweisung vom 31. Januar wegen des Führens neutraler Flaggen auf englischen Schiffen ausdrücklich mit Angabe des Datums erwähnt werden solle.

Der Wortlaut der vom Auswärtigen Amt entworfenen Denkschrift der Deutschen Regierung blieb unverändert.

Bekanntmachung und Denkschrift erhielten das Datum des denkwürdigen 4. Februar 1915.

Heute zurückschauend zeigt es sich, daß der Entschluß, den die deutsche Kriegführung am 4. Februar 1915 faßte, einer der folgenschwersten des Krieges gewesen ist. Damals jedoch, am Ausgangspunkte, als der Verlauf, die Dauer, das Ende des Krieges noch im Dunkeln lagen, war die Tragweite der getroffenen Entscheidung nicht voll zu übersehen. Eine endgültige Beurteilung der Beschlüsse vom 1. und 4. Februar schon an dieser Stelle würde daher der geschichtlichen Entwicklung vorgreifen und den handelnden Persönlichkeiten nicht gerecht werden. Aber bereits die unmittelbar dem 4. Februar folgenden Ereignisse, die ersten Wirkungen der U-Bootsdrohung nach außen und deren Rückwirkungen im Inneren erhellen die Lage, welche die Ankündigung des U-Bootskrieges für die deutsche Kriegsleitung schuf, deutlich genug, um schon die Vorgeschichte des U-Bootskrieges mit einer vorläufig abschließenden Besprechung beenden zu können.

8. Zwischen Entschluß und Ausführung.
4. bis 22. Februar 1915.

Noch am 4. Februar erfolgte die Bekanntgabe der Kriegsgebietserklärung des Chefs des Admiralstabs und der Denkschrift der Deutschen Regierung nach allen Seiten: Veröffentlichung im Reichsanzeiger, Befehle und Mitteilungen an Marine und Heer, Benachrichtigung der Regierungen der neutralen Staaten, Funkspruch an die Schiffahrt.

Die Ausführungsbestimmungen für die U-Boote waren bereits am 2. Februar vorbehaltlich der Kaiserlichen Genehmigung vom Admiralstab an die Front gegeben worden. Sie lauteten:

„1. Die Tätigkeit der U-Boote soll sich vor allem gegen den Englischen Kanal und die Westküste von England und Schottland richten, also gegen den Überseehandel. Diesen zu treffen, ist besonders wichtig, angesichts der bereits im Januar begonnenen und bis März dauernden Getreidezufuhr aus Argentinien.

„2. Es ist anzustreben, daß die Irische See einschließlich Bristol-Kanal zunächst mit 3, der Englische Kanal mit 2 bis 3 U-Booten besetzt ist.

„3. Sobald die Tätigkeit der U-Boote eine Umleitung des Handelsverkehrs nach anderen englischen Häfen zur Folge haben sollte, ist dieser mit den U-Booten zu folgen.

„4. Auf möglichst starke Wirkung gleich zu Beginn der Maßnahme ist besonders hoher Wert zu legen.

„5. Die Tätigkeit der U-Boote soll am . . . . beginnen.

„6. Der Handelsverkehr an der Ostküste ist durch möglichst umfangreiche Verseuchung der Haupthäfen, insbesondere der Themse, mit Minen zu unterbinden."

In diesem Befehl fällt auf, daß keine Anweisung darin enthalten ist, wie sich die U-Bootskommandanten den Schiffen mit neutralen Flaggen gegenüber verhalten sollten, und ferner daß eine Verteilung der U-Boote auf das Kriegsgebiet vorgesehen wurde, die mit dem Plan des Führers der U-Boote vom 27. Dezember 1914 nicht übereinstimmt. Der Führer der U-Boote hatte als Höchstleistung 2 Boote für die Irische See, 1 für den Englischen Kanal und 1 für die englische Ostküste berechnet. Der Admiralstab bestimmte 3 Boote für die Irische See, 2 bis 3 für den Kanal

und wollte den Handel an der englischen Ostküste nur mit Minen bekämpfen. Als am 8. Februar eine telegraphische Mitteilung des Flottenkommandos über die Bereitschaft der U-Boote beim Admiralstab eintraf, aus der hervorging, daß am 8. Februar 1 U-Boot nach dem Kanal, am 11. Februar 1 U-Boot nach der Westküste, am 13. Februar 1 U-Boot zur Ablösung nach dem Kanal und am 16. Februar 1 Boot nach der Ostküste von England entsandt werden würde, wurde diese Unstimmigkeit offenbar. Am 12. Februar ging daraufhin folgende schriftliche Anfrage des Admiralstabs an das Kommando der Hochseestreitkräfte:

„Der Plan des Kaiserlichen Kommandos über die Durchführung des U-Bootshandelskrieges sieht nur die Besetzung

a) der Irischen See und des Bristol-Kanals,
b) des Englischen Kanals,
c) der Ostküste von England

mit je 1 U-Boot vor.

„Auf Grund eingehender, beim Admiralstab angestellter Erwägungen kann diese schwache Besetzung, die auch nicht im Einklang steht mit der von Seiner Majestät auf Vortrag des früheren Chefs des Admiralstabs befohlenen und am 2. Februar mitgeteilten Durchführung nicht als ausreichend angesehen werden. Ganz besonders erscheint es notwendig, die Unternehmung gleich zu Beginn mit größtmöglichem Nachdruck einsetzen zu lassen. Die allgemeine Lage den Neutralen gegenüber, wie sie sich nach Erlaß der Bekanntmachung entwickelt hat, hat diese Notwendigkeit in noch höherem Maße ergeben, als es vorausgesehen werden konnte. Nach den bisherigen Nachrichten beabsichtigen die neutralen Reedereien, ihre Schiffe zunächst zurückzuhalten. Wenn nicht in den ersten Tagen eine außerordentlich starke Wirkung erzielt wird, so steht zu erwarten, daß die Neutralen ihre Schiffahrt dann wieder aufnehmen werden. Damit würde nicht nur der Erfolg erheblich geschwächt, sondern auch die Gefahr von Verlusten neutraler Schiffe und von hieraus entstehenden Konflikten erhöht werden.

„Ich halte es daher für notwendig, wenn irgendmöglich zu Beginn des Handelskrieges mit U-Booten noch über die Allerhöchst befohlene, als Durchschnitt gedachte Zahl von U-Booten hinauszugehen, selbst auf die Gefahr hin, später zeitweise unter dieser Zahl bleiben zu müssen."

Admiral v. Pohl kam jetzt als Flottenchef in die Lage, dem Admiralstab, für dessen Leitung er bis vor kurzem verantwortlich gewesen war, die Auskunft erteilen zu müssen, daß sich mit den zur Zeit verfügbaren U-Booten mehr als die vorgesehenen Stationen dauernd nicht

besetzen ließen, und daß auf eine stärkere Besetzung der Irischen See erst Bedacht genommen werden könne, wenn die Zahl der U-Boote später größer sein würde.

Der neue Chef des Admiralstabs, Vizeadmiral Bachmann, übernahm seinen Dienst in Berlin am 8. Februar. Schon am 9. Februar wurde er von einem Vertreter des Auswärtigen Amts, dem Gesandten v. Treutler, und am 11. Februar von dem Staatssekretär des Äußeren v. Jagow persönlich aufgesucht, welche, wahrscheinlich veranlaßt durch die ersten beunruhigenden Nachrichten aus dem Auslande, lebhafte Bedenken über die Zulässigkeit einer scharfen Durchführung der Kriegsgebietserklärung äußerten hinsichtlich des Vorgehens gegen die Neutralen und der etwaigen Schädigung von nichtfeindlichen Menschenleben. Vizeadmiral Bachmann befand sich zwar mit dem Vorgehen seines Vorgängers hinsichtlich des Handelskriegs mit U-Booten nicht in Übereinstimmung, aber er hatte bereits bei seiner ersten Rücksprache im Admiralstab am 2. Februar vor einer vollendeten Tatsache gestanden. Jetzt, nachdem die Kriegsgebietserklärung, unter Zustimmung der politischen Reichsstellen, aller Welt zur Kenntnis gebracht und der Stein im Rollen war, blieb dem Chef des Admiralstabs nur übrig, unter Hinweis auf den Wortlaut der Kriegsgebietserklärung und der im Auswärtigen Amt selbst entstandenen Denkschrift zu wiederholen, daß keine Gewähr für die Sicherheit der Neutralen übernommen werden könne.

Über den Eindruck, den die Ankündigung des U-Bootskrieges im Auslande hervorrief, gingen dem Admiralstab folgende Nachrichten zu:

Telegraphischer Bericht des Deutschen Botschafters in Rom vom 4. Februar an das Auswärtige Amt:

„Nachdem ich Sonnino die Bekanntmachung unseres Admiralstabs mitgeteilt hatte, sagte ich ihm heute, daß nach einem Geheimbefehl der englischen Admiralität alle englischen Handelsschiffe sofort ihre Abzeichen verdecken, die Hausflagge verstecken und falsche Flaggen hissen sollen. Ich wies ihn auf die daraus für die italienische Schiffahrt entstehenden Gefahren hin und fragte ihn, was er gegen die unbefugte Führung der italienischen Flagge zu tun gedenke. Sonnino will zunächst untersuchen, ob das englische Vorgehen in Widerspruch mit klaren völkerrechtlichen Bestimmungen und insbesondere mit den Haager Vereinbarungen steht, und gegebenenfalls die Angelegenheit im Ministerrat zur Sprache bringen. Ich hatte den Eindruck, daß für das weitere Verhalten der

italienischen Regierung das Vorgehen anderer neutraler Staaten von Bedeutung sein wird. Wenn namentlich die Vereinigten Staaten gegen das englische Vorgehen protestieren, würde man sich hier leichter zu einer Verwahrung aufraffen."

Aus einem telegraphischen Bericht des Deutschen Gesandten in Kristiania vom 9. Februar an das Auswärtige Amt:

„Leitartikel Norske Intelligenssedler ausführt, Erklärung zum Kriegsgebiet könne nicht neutrale Schiffahrt in Gewässern ungesetzlich machen. Daher keine Gewaltmittel gegen solche Schiffe erlaubt, auch nicht, solange Zweifel über Neutralität. Folgt Leitartikel Norges Handels- og Sjöfartstidende: Deutsche Bekanntmachung hier in Gegensatz zu anderen neutralen Staaten sehr ruhig genommen. Bestände allerdings Absicht, Schiffe mit neutraler Flagge ohne Untersuchung zu versenken, oder englische Schiffe, ohne Passagiere zu retten oder Mannschaften von Bord zu lassen, sei keine Kritik zu stark. Solches brauche man aber nicht aus Bekanntmachung zu lesen, die wohl nur allgemeine Warnung Neutraler vor Kriegsgefahr bedeute."

Aus dem Bericht eines Vertrauensmanns des Admiralstabs im Haag vom 9. Februar:

„Im allgemeinen hat sich die holländische Presse objektiv und ruhig über die Bekanntmachung, betreffend die Erklärung der englischen Gewässer als Kriegsgebiet, geäußert und die Gründe gewürdigt, welche die Deutsche Regierung zu ihrem Vorgehen veranlaßt haben. Dagegen wird durchweg die in der Denkschrift der deutschen Bekanntmachung enthaltene Bemerkung kritisiert, daß die Neutralen nur theoretische Proteste gegen die Art und Weise der englischen Kriegführung erhoben hätten. Die Zeitungen verwahren sich gegen den Vorwurf und behaupten sogar, durch ihre Proteste mehrfach Erfolge erzielt zu haben. Die Ansicht der holländischen Presse geht im allgemeinen dahin, daß die Neutralen vorläufig keine Veranlassung für Beunruhigung hätten, da die Deutsche Regierung sicher doch bis zum 18. Februar darüber Aufklärung geben würde, wie die neutralen Schiffe, welche in dem angekündigten Kriegsgebiet von deutschen Streitkräften angehalten werden, behandelt werden sollen. Es wird auch darauf hingewiesen, daß die Englische Regierung versuchen werde, mit allen Kräften die Ausführung der deutschen Absichten zu verhindern. Im übrigen nimmt man an, daß die bereits vom Holländischen Gesandten in

Washington eingeleiteten Besprechungen zu einer gemeinsamen Stellungnahme der neutralen Mächte gegenüber der deutschen Bekanntmachung führen werden.

„Bemerkenswert ist die Äußerung des »Nieuwe Rotterdamsche Courant«, es sei um so weniger Anlaß zur Beunruhigung, als die bisherige korrekte Haltung der deutschen Seeoffiziere den Gegenstand allgemeiner Bewunderung bilde.

„»Nieuwe Courant«, Haag, bringt in einem Artikel vom 8. Februar eine eingehende kritische Beleuchtung der Frage in Verbindung mit der von England offiziell, wenn auch nur indirekt eingestandenen Anweisung an die englischen Handelsschiffe, eine neutrale Flagge zu brauchen, um deutschen Angriffen zu entgehen. Diese Tatsache gibt, wie der Verfasser ausführt, Deutschland jedoch nicht das Recht, neutrale Handelsschiffe ohne weiteres in den Grund zu bohren. . . . Der Artikel schließt wie folgt: »Da die Vereinigten Staaten für ihren Anteil an der Nordseefahrt nicht anders denken werden, kann man einer einheitlichen Haltung der neutralen seefahrenden Nationen in dieser Frage entgegensehen. Dies wird die von Deutschland bereits zu erkennen gegebene Absicht, Gewalttätigkeiten gegen neutrale Schiffe nach Möglichkeit zu unterlassen, ohne Zweifel verstärken. Aber auch abgesehen davon halten wir es mit dem nordischen Blatt »Norges Handels- og Sjöfartstidende« für höchst unwahrscheinlich, daß die deutschen Marinebehörden durch rücksichtsloses Auftreten gegen die neutrale Schiffahrt oder selbst gegen die Bemannung von feindlichen Kauffahrern den guten Ruf einer ritterlichen und menschlichen Kriegführung zur See aufs Spiel setzen sollten, den unter anderen der wackere Kapitän der »Emden« der deutschen Flotte geschaffen hat.«“

Telegramm des Deutschen Botschafters in Madrid vom 11. Februar an das Auswärtige Amt:

„Auf meine Mitteilung der Bekanntmachung Admiralstabs erwiderte spanischer Staatsminister, Königliche Regierung sei überzeugt, daß deutscherseits die erforderlichen Maßnahmen ergriffen würden, um zu verhindern, daß deutsche Streitkräfte mit Schiffen der kriegführenden Mächte spanische Schiffe verwechseln, die eine Tätigkeit im Interesse der Schiffahrt und des Handels ausübten.“

Während die italienische Presse mit ihrem Urteil über die deutsche Kriegsgebietserklärung auffällig zurückhielt, äußerte sich ein Teil der amerikanischen Zeitungen sehr feindlich. Ein Reuter-Telegramm aus New York vom 6. Februar, das am folgenden

Tage in einer holländischen Zeitung veröffentlicht wurde, meldete: „Die Morgenblätter üben scharfe Kritik an der deutschen Kriegsgebietserklärung. Der »Herald« schreibt: Was sollen wir tun? Nach der jüngsten Probe von deutschem Barbarismus zu urteilen, hat Roosevelt Recht damit, daß die Vereinigten Staaten sich doch noch genötigt sehen werden, ihre Streitkräfte mit denen der Bundesgenossen zu vereinen, um den tollen Hund von Europa an die Kette zu legen."

„New York Herald" gemäß Reuter-Telegramm vom 8. Februar: „Deutschland steht davor, seinen verhängnisvollsten Fehler zu begehen, nämlich sich einen Krieg mit den Vereinigten Staaten aufzuladen."

Aus einem Telegramm des Deutschen Botschafters in Washington vom 11. Februar an das Auswärtige Amt:

„Englischer Mißbrauch neutraler Flagge wird in hiesigen informierten Kreisen als beabsichtigte Maßregel angesehen, um Deutschland durch Schießen auf amerikanische Flagge unter Vernichtung der Mannschaft in Differenzen mit Amerika zu verwickeln. Empfehle dringend, nachdem Ankündigung beabsichtigten Erfolg der Ermahnung neutraler Schiffahrt erreicht hat, bei Dampfern unter amerikanischer Flagge sorgfältigste Prüfung, ob Konterbande an Bord ist oder Mißbrauch der Flagge vorliegt sowie möglichste Schonung der Mannschaft. Mißgriffe würden ernste Konsequenzen haben können."

Nur schwedische Zeitungen wurden dem deutschen Standpunkt gerecht.

„Skånska Aftonbladet" vom 5. Februar: „Deutschland konnte nicht anders handeln. So sehr wir solche Maßnahmen beklagen müssen, so müssen wir doch zugeben, daß dies eine berechtigte Antwort auf Englands Aushungerungsversuch gegenüber Deutschland ist. Ihre formelle Berechtigung hat die Maßnahme schon darin, daß England die Abkommen und internationalen Übereinkünfte nicht geachtet hat. England hat die Neutralität der nordischen Länder wiederholt gekränkt und deren Rechte mit Füßen getreten, als es die ganze Nordsee als Kriegsgebiet erklärte. Wären da die neutralen Staaten mit hinreichender Schärfe gegen England aufgetreten und hätten sie die Beachtung der Rechte neutraler Flaggen verlangt, so hätte man auch gegen Deutschland auftreten können, als dieses gewisse Seegebiete als Kriegsgebiet erklärte. Die neutralen Staaten

konnten oder wollten indessen ihre Stellung gegenüber England nicht behaupten. Deutschland warnt außerdem schon vorher und gibt eine Frist bis zum 18. Februar, eine Artigkeit, welche England in der fraglichen Zeit den neutralen Staaten nicht bewiesen hat."

Der Chef des Admiralstabs gewann aus den Kundgebungen des neutralen Auslandes den Eindruck, daß die Gefahr, die der Schiffahrt durch die deutschen U-Boote im Kriegsgebiet drohte, zu gering eingeschätzt wurde, und hielt es daher für notwendig, das Auswärtige Amt zu ersuchen, eine erneute dringende Warnung an das Ausland zu richten. Am 10. Februar ging daher vom Admiralstab ein Schreiben nachstehenden Inhalts an das Auswärtige Amt: „Aus den Äußerungen der neutralen Presse gehe klar hervor, daß die neutralen Staaten immer noch damit rechnen, daß Deutschland in der Lage sei, im »Kriegsgebiet« die der neutralen Schiffahrt drohenden Gefahren abzuwenden. Dieser Zustand werde dazu führen, daß sehr bald die ersten Fälle von Vernichtungen neutraler Schiffe eintreten und damit die Möglichkeit von Konflikten sich ergeben würde. Es werde deshalb gebeten, den Vertretern der neutralen Mächte nochmals eindringlich darzulegen, daß die neutrale Schiffahrt im Kriegsgebiet auf das schwerste gefährdet und Deutschland aus folgenden Gründen außerstande sei, diese Gefährdung einzuschränken:

„1. Die im Kriegsgebiet verwendeten Minen werden wahllos gegen feindliche und neutrale Fahrzeuge wirken.

„2. Selbst wenn die Absicht bestände, den U-Bootskrieg in der Weise zu führen, wie es »U 21« im Januar in der Irischen See getan habe, so würde dies durch die neuerdings in England laut gewordenen Absichten verhindert. Herr Churchill hatte schon im Frieden begonnen, englische Handelsschiffe zu ihrer Verteidigung zu armieren. Es liegen sichere Nachrichten vor, daß infolge des Auftretens von »U 21« in der Irischen See nunmehr mit allen Mitteln die Bewaffnung aller englischen Handelsschiffe betrieben wird. Auch mit der Anbordgabe von Handwaffen muß gerechnet werden. Daß von dieser Bewaffnung voller Gebrauch gemacht werden wird, kann nach einer früheren amtlichen Erklärung Churchills keinem Zweifel unterliegen. Ein U-Boot, das zur Untersuchung der Papiere neben einem armierten Handelsschiff auftaucht, läuft somit große Gefahr.

„Auch die englische Presse empfiehlt, die legale Untersuchung der englischen Handelsschiffe durch völkerrechtswidrige Gewaltmaßnahmen abzuwehren, die auf Vernichtung der U-Boote durch die zu untersuchenden Schiffe hinzielt. Dies geht aus folgendem klar hervor:

a) »Daily Telegraph« vom 2. Februar (Archibald Hurd) schreibt: Die Handelsschiffe sollen in Gruppen fahren. Wenn ein U-Boot zur Untersuchung neben einem der Schiffe auftaucht, soll ein anderes die Gelegenheit benutzen, das Boot zu rammen.

b) Die »Shipping Gazette« vom 2. Februar setzt eine Belohnung von 500 £ aus für die Bemannung desjenigen Handelsschiffes, das zuerst ein deutsches U-Boot zum Sinken bringt.

c) In der »Times« vom 3. Februar empfiehlt eine Zuschrift, daß die Handelsschiffe den zur Untersuchung an Bord kommenden Offizier nebst Begleitung durch ihre Mannschaft überwältigen und das dann längsseits kommende U-Boot durch Bomben mit Explosivstoffen vernichten sollen.

„Nach den bisherigen Vorgängen in diesem Kriege ist nicht daran zu zweifeln, daß solche Vorschläge von den Engländern verwirklicht werden. Ihre Schiffe stellen sich daher selbst außerhalb des Völkerrechts und dürfen sich nicht wundern, wenn sie von deutschen U-Booten vernichtet werden, ohne daß ihnen vorher Gelegenheit gegeben wird, dies Schicksal dem U-Boot selbst zu bereiten.

„3. Eine milde U-Bootskriegführung nach der Art von »U 21« setzt ferner die Möglichkeit voraus, feindliche und neutrale Handelsschiffe an ihren Flaggen und Abzeichen unterscheiden zu können. Seit dem englischen Geheimbefehl vom 31. Januar besteht diese Möglichkeit nicht mehr. Infolge des Mißbrauchs der neutralen Flaggen durch englische Schiffe muß jedes deutsche U-Boot beim Längsseitgehen an einem Schiff mit neutraler Flagge damit rechnen, vernichtet zu werden, weil das Schiff ein Engländer ist.

„Zu demselben Ergebnis wird mit Sicherheit jedes andere von der neutralen Presse vorgeschlagene Kennzeichen neutraler Schiffe führen[1]). Sie werden alle durch die Engländer nachgeahmt werden, nicht nur um sich selbst zu schützen, sondern darüber hinaus, sobald diese sehen, daß sie dadurch ungefährdet in die Nähe unserer U-Boote kommen können, um diese zu vernichten. Damit erledigt sich der holländische Vorschlag, die holländischen Schiffe mit großen Buchstaben »Holland« und einer Nummer zu versehen. . . . .

„4. Auch die Frage, ob die neutrale Handelsschiffahrt im Konvoi sicher das Kriegsgebiet passieren könne, muß verneint werden. Wenn auch

[1]) Aus der neutralen Presse wurde bald nach dem 4. Februar bekannt, daß die neutralen Reedereien beabsichtigten, die Nationalität ihrer Schiffe dadurch auffallend kenntlich zu machen, daß auf der Bordwand die Nationalfarben und der Name des Heimatlandes aufgemalt werden sollten. Beides sollte nachts beleuchtet werden.

Konvois bei Tage weniger Gefahr laufen, infolge von Verwechslungen von deutschen U-Booten angegriffen zu werden, so bieten sie doch keine volle Sicherheit, und nachts ist die Gefährdung nicht geringer als bei einzelfahrendem Schiffe. Im übrigen verringern Konvois die Minengefahr in keiner Weise.

„Der Admiralstab bat daher, die Vertreter der neutralen Staaten eindringlichst darauf hinzuweisen, daß nur der Weg nördlich um Schottland, der frei vom Kriegsgebiet führt, für die neutrale Schiffahrt sicher ist. Wer im Kriegsgebiet fährt, tut es auf eigene Gefahr. England war bisher nicht in der Lage, den Weg zwischen Island und den Faröer zu sperren und wird dies auch in Zukunft nicht können. Dieser Weg wird daher empfohlen."

Das Auswärtige Amt leistete den Vorstellungen des Admiralstabs Folge und verfaßte im Einvernehmen mit diesem eine diplomatische Note, die den Regierungen der neutralen Staaten am 11. Februar 1915 in folgender Form übermittelt wurde:

„Deutsche Aufzeichnung vom 11. Februar 1915 über die Gefährdung der neutralen Schiffahrt im Seekriegsgebiet.

„Sicheren Nachrichten zufolge beabsichtigen die englischen Handelsschiffe, den deutschen Seestreitkräften in dem von der deutschen Admiralität bezeichneten Seekriegsgebiet bewaffneten Widerstand entgegenzusetzen. Während ein Teil dieser Handelsschiffe bereits früher mit englischen Marinegeschützen armiert war, wird nunmehr auch die Bewaffnung der übrigen Schiffe mit allen Mitteln betrieben. Ferner sind die Handelsschiffe aufgefordert worden, in Gruppen zu fahren und die deutschen Unterseeboote während der von diesen vorzunehmenden Untersuchung zu rammen, oder während diese längsseits liegen, durch Bomben zu bewerfen, auch die sich an Bord begebenden deutschen Untersuchungskommandos zu überwältigen. Endlich ist auch englischerseits auf die Vernichtung des ersten deutschen Unterseeboots durch ein englisches Handelsschiff ein sehr hoher Preis ausgesetzt. Hiernach sind englische Handelsschiffe in den bezeichneten Gewässern nicht mehr als unverteidigt anzusehen, so daß sie deutscherseits ohne vorherige Warnung oder Untersuchung angegriffen werden können.

„Inzwischen hat die Britische Regierung auch die Anordnung wegen Mißbrauchs der neutralen Flagge zugegeben. Nach ihren Ausführungen ist anzunehmen, daß die englischen Handelsschiffe jedes Mittel benutzen

werden, um sich als solche unkenntlich zu machen. Damit ist wiederum die Erkennbarkeit der neutralen Handelsschiffe, wenn diese nicht bei Tage unter Konvoi fahren, so gut wie unmöglich gemacht, da auch die von neutraler Seite in Aussicht genommene Bemalung des Schiffsrumpfes mit Landesfarben und ähnlichen Erkennungsmitteln von den englischen Handelsschiffen ohne weiteres nachgeahmt werden können. Eine Untersuchung ist bei den von den maskierten englischen Handelsschiffen zu erwartenden Angriffen ausgeschlossen, da eine solche das Untersuchungskommando und das Unterseeboot selbst der Gefahr der Vernichtung aussetzen würde. Bei dieser Sachlage besteht keinerlei Gewähr mehr für die Sicherheit der neutralen Schiffahrt in den englischen Seekriegsgebieten. Dazu kommt übrigens noch eine erhöhte Minengefahr, da beabsichtigt ist, in allen Teilen des Kriegsgebiets in weitestem Umfange von Minen Gebrauch zu machen. Neutrale Schiffe müssen daher wiederholt auf das dringendste gewarnt werden, sich in dieses Gebiet zu begeben. Jedenfalls werden sie dagegen unbedenklich den ihnen von der deutschen Admiralität empfohlenen Weg nördlich von Schottland wählen können.

„Die neue deutsche Seekriegführung ist erzwungen und rechtfertigt sich durch die mörderische Art der englischen Seekriegführung, die das deutsche Volk durch die Vernichtung des legitimen Handels mit dem neutralen Auslande dem Hungertode preiszugeben versucht. Deutschland wird daher an der angekündigten Kriegführung festhalten, bis England sich entschließt, die allgemein anerkannten Regeln des Seekriegsrechts, wie sie in der Pariser Seerechtsdeklaration und in der Londoner Seekriegsrechtserklärung niedergelegt sind, auch seinerseits künftig zu beobachten, oder bis es von den neutralen Mächten hierzu gezwungen wird."

Über das tatsächliche Führen von neutralen Flaggen und Abzeichen durch englische Handelsschiffe waren schon in den ersten Tagen nach dem 4. Februar Nachrichten bei dem Admiralstab eingelaufen. Von diesen hatte eine auch im Auslande allgemeines Aufsehen erregt und wurde zum Gegenstand einer diplomatischen Auseinandersetzung zwischen den Regierungen der Vereinigten Staaten und Englands: die Nachricht von dem Führen der amerikanischen Flagge durch den englischen Passagierdampfer „Lusitania". Die schwedische Zeitung „Nya Dagligt Allehanda" vom 8. Februar berichtete darüber aus London in einem ausführlichen Artikel, der gleichzeitig geeignet ist, die Stimmung in gewissen Teilen des neutralen Auslandes gegen England zu beleuchten:

„Die Passagiere der »Lusitania«, welche am Sonntag, 7. Februar, vormittags, in Liverpool an Land gingen, berichteten, daß der Dampfer,

als er sich auf der Höhe der irländischen Küste befand, von der Admiralität ein Telegramm erhielt, die amerikanische Flagge zu hissen. Gemäß diesem Telegramm lief die »Lusitania« unter dem Sternenbanner in Liverpool ein.

„In der ganzen zivilisierten Welt wird diese Enthüllung die größte Erregung hervorrufen. Übereinstimmend hat die englische Presse, sowie überhaupt die dreiverbandsfreundliche Presse, den neutralen Ländern erklärt, daß es nur eine dumme und freche Lüge von den Deutschen sei, daß die englische Admiralität den Handelsschiffen den Befehl gegeben haben soll, unter falscher Flagge zu segeln. Solches steht vollkommen mit der Würde Englands in Widerspruch und geht gegen den Nationalcharakter. Diese Maßnahme ist also vorweg von Englands Freunden für gut befunden worden. Es ist unnötig, zu ihrer Beurteilung etwas hinzuzufügen.

„Dagegen muß darauf hingewiesen werden, daß die praktischen Folgen der Handlung die allerernstesten sein werden. Deutschland hat es nun schwarz auf weiß bekommen, daß es im Handelskrieg gegen England sehr schwer werden dürfte, die neutralen von den englischen Schiffen zu unterscheiden. Indessen legt das Völkerrecht den Deutschen unzweifelhaft die Pflicht auf, das Leben der Besatzungen zu schonen. Aber auch hier hat England Maßnahmen getroffen, welche die Befolgung des Völkerrechts erschweren. In England wurde gepredigt, daß die Handelsschiffe Unterseeboote zerstören sollen, und es wurde ein Preis von 10 000 M. für das Schiff ausgesetzt, welches das erste Unterseeboot vernichtet. Dadurch werden die deutschen Unterseeboote gezwungen, von einer Warnung der Handelsschiffe und deren Besatzungen abzusehen. In solcher Weise werden die Deutschen zu einer unbarmherzigen Kriegführung gezwungen."

Zur Bestätigung, daß der Fall „Lusitania" kein Einzelfall war, kam am 10. Februar die Nachricht aus New York, daß der große Passagierdampfer „Orduna" der englischen Cunard-Linie, der am 9. Februar in New York eingelaufen war, bei der Ausfahrt aus der Irischen See am 31. Januar gleichfalls die amerikanische Flagge 24 Stunden lang gefahren hatte.

Schließlich traf noch zu derselben Zeit eine Meldung von dem U-Boot „U 16" ein, das am 10. Februar in der Nähe der holländischen Küste dem englischen Dampfer „Laertes" unter holländischer Flagge begegnet war. Der Kommandant von „U 16", Kapitänleutnant Klaus Hansen, berichtet darüber in seinem Kriegstagebuch: „5 Uhr nachmittags Dampfer mit holländischer Flagge in Sicht, dreht nach Norden ab und sucht zu

entkommen. Gejagt. Mit Maschinengewehr beschossen. Dampfer zeigt Gegensignal, fährt aber mit äußerster Kraft weiter. 360 meist gut liegende Schüsse. 5.45 Uhr nachmittags Verfolgung aufgegeben, da die Batterie fast leer." Von Ijmuiden aus, wo der „Laertes" eingelaufen war, verbreiteten holländische Zeitungen den Bericht über das geglückte Entkommen.

Nachrichten, wie diese drei, der „Lusitania", der „Orduna" und des „Laertes", ließen den Standpunkt des Admiralstabes berechtigt erscheinen, daß der Handelskrieg mit U-Booten nicht anders geführt werden könne, als es die Marine immer vertreten hatte, durch Unterwasserangriff und Torpedoschuß.

Im Verlauf weniger Tage trat die Flaggenfrage so in den Vordergrund, daß die Regierungen einiger neutraler Seehandelsstaaten sich veranlaßt sahen, bei der Englischen Regierung vorstellig zu werden. Die Regierungen der Niederlande und der Vereinigten Staaten, deren Notenwechsel mit London sogleich der Öffentlichkeit übergeben wurde[1]), legten am 7. bzw. 10. Februar Verwahrung gegen den Mißbrauch ihrer Nationalflaggen ein und wiesen auf die Gefahren hin, die den Kauffahrteischiffen ihrer Länder in dem Kriegsgebiet der deutschen U-Boote bevorstünden, wenn nach dem englischen Funkspruch vom 31. Januar und dem Beispiel der „Lusitania" das Führen neutraler Flaggen allgemeiner Brauch englischer Schiffe werden würde. Die Englische Regierung erklärte, daß sie keine Anweisung an die Schiffahrt gegeben habe, daß sie es aber als einen alten Brauch im Seekriege und ein Recht der Handelsschiffe erachte, wenn sie sich im Falle der Gefahr vorübergehend neutraler Flaggen bedienten, um den Feind zu täuschen und sich feindlicher Besitzergreifung oder Vernichtung zu entziehen. England habe daher in vergangenen Seekriegen, in denen es neutral gewesen sei, den Handelsschiffen anderer, kriegführender, Staaten seinerseits auch nicht verwehrt, zu solchem Zweck die englische Flagge zu gebrauchen. Der Englischen Regierung könne jetzt nicht zugemutet werden, ihren Schiffen dieses Verfahren zu verbieten. Ein allgemeines und dauerndes Führen neutraler Flaggen durch englische Schiffe sei nicht in ihrem Sinne. Im übrigen würde eine Schädigung der Neutralen nicht eintreten, wenn die deutschen Seestreitkräfte die Handelsschiffe vor etwaiger Vernichtung anhielten und sie untersuchten.

Auf diese Weise schob die Englische Regierung die Verantwortung der deutschen Kriegführung zu. Es muß aber auch in diesem Zusammenhange

[1]) Anlagen 26 bis 30.

dazu bemerkt werden, daß die Voraussetzung für das Abwenden der Gefahren von der neutralen Schiffahrt, nämlich das Anhalten und Untersuchen, von englischer Seite durch die Bewaffnung der Handelsschiffe und die Aufforderung zum Widerstand hinfällig gemacht wurde.

Das Ergebnis des diplomatischen Notenwechsels war ein negatives, die Englische Regierung verharrte auf ihrem Standpunkt, und die Neutralen sahen sich darauf angewiesen, die weitere Entwicklung der Angelegenheit abzuwarten. Ihr Augenmerk richtete sich jetzt weit mehr auf die bevorstehende deutsche U-Bootsunternehmung selbst.

Im Laufe von wenigen Tagen, vom 12. bis 17. Februar, ging die politische Stellungnahme der Regierungen der hauptsächlichen neutralen Seehandelsstaaten zu der deutschen Kriegsgebietserklärung ein: von den Vereinigten Staaten, den Niederlanden, den drei nordischen Reichen, von Italien und Spanien. Die Noten aller dieser Regierungen stimmten, obwohl in Ton und Form sehr verschieden, in ihrem sachlichen Inhalt im wesentlichen überein. Sie erhoben Einspruch gegen die durch die Bekanntmachung des deutschen Admiralstabs angekündigte schwere Gefährdung der neutralen Schiffahrt und des Lebens neutraler Staatsangehöriger, sie verwahrten sich dagegen, völkerrechtswidrige Handlungen von englischer Seite geduldet zu haben, und sie behaupteten den Willen, die beabsichtigten, dem Völkerrecht nicht entsprechenden Maßnahmen der deutschen Seekriegführung ebensowenig anzuerkennen und hinzunehmen, wenn diesen auch der Sinn von Vergeltungsmaßnahmen gegen Deutschlands Feinde gegeben würde.

Von den genannten Noten der neutralen Regierungen beanspruchte die amerikanische Note, die auch als die erste von dem amerikanischen Botschafter in Berlin, Gerard, dem Staatssekretär v. Jagow am 12. Februar übergeben wurde, durch ihre bedenkliche Schärfe sowie durch das politische und militär-wirtschaftliche Gewicht der Großmacht, von der sie ausging, die besondere Aufmerksamkeit der Deutschen Regierung.

Nachstehend ihr Wortlaut:

„Amerikanische Antwortnote vom 12. Februar 1915 auf die deutsche Denkschrift vom 4. Februar 1915.

(Die Anweisung des Staatsdepartements in Washington an den Botschafter Gerard datiert vom 10. Februar 1915.)

12. Februar 1915.

Euere Exzellenz!

„Ich bin von meiner Regierung beauftragt, Euerer Exzellenz folgendes zu übermitteln:

„Die Regierung der Vereinigten Staaten ist durch die Bekanntmachung des Deutschen Admiralstabs vom 4. Februar 1915 darauf aufmerksam gemacht worden, daß die Gewässer rings um Großbritannien und Irland, einschließlich des gesamten Englischen Kanals, als Kriegsgebiet anzusehen seien, daß alle in diesen Gewässern nach dem 18. d. M. angetroffenen feindlichen Kauffahrteischiffe zerstört werden sollen, ohne daß es immer möglich sein werde, die Besatzungen und die Passagiere zu retten, und daß auch neutrale Schiffe in diesem Kriegsgebiet Gefahr laufen, da angesichts des Mißbrauchs neutraler Flaggen, der am 31. Januar von der Britischen Regierung angeordnet worden sein soll, und angesichts der Zufälligkeiten des Seekriegs es nicht immer vermieden werden könne, daß die auf feindliche Schiffe berechneten Angriffe auch neutrale Schiffe träfen. Die Amerikanische Regierung erachtet es daher als ihre Pflicht, die Kaiserlich Deutsche Regierung in aufrichtiger Hochschätzung und mit den freundschaftlichsten Gefühlen, aber doch ganz offen und ernstlich auf die sehr ernsten Folgen aufmerksam zu machen, die das mit der Bekanntmachung offenbar beabsichtigte Vorgehen möglicherweise herbeiführen kann. Die Amerikanische Regierung schätzt diese möglichen Folgen mit solcher Besorgnis ein, daß sie es unter den obwaltenden Umständen als ihr Recht, ja, auch als ihre Pflicht erachtet, die Kaiserlich Deutsche Regierung zu ersuchen, vor einem tatsächlichen Vorgehen die kritische Lage zu erwägen, die in den Beziehungen der Vereinigten Staaten zu Deutschland entstehen könnte, falls die deutschen Seestreitkräfte in Befolgung der durch die Bekanntmachung des Admiralstabs angekündigten Maßnahmen irgendein Kauffahrteischiff der Vereinigten Staaten zerstörten oder den Tod eines amerikanischen Staatsangehörigen verursachten.

„Es ist selbstverständlich nicht nötig, die Deutsche Regierung daran zu erinnern, daß einer kriegführenden Nation in bezug auf neutrale Schiffe auf hoher See lediglich das Recht der Durchsuchung zusteht, es sei denn, daß eine Blockadeerklärung ergangen ist und die Blockade effektiv aufrechterhalten wird. Die Regierung der Vereinigten Staaten nimmt an, daß eine Blockade im vorliegenden Fall nicht beabsichtigt ist. Eine Erklärung oder Ausübung des Rechtes, jedes Schiff anzugreifen und zu zerstören, das ein näher umschriebenes Gebiet auf offener See befährt, ohne erst festgestellt zu haben, ob es einer kriegführenden Nation angehört, oder ob seine Ladung Konterbande ist, wäre eine Handlungsweise, die so sehr im Widerspruch zu allen Vorgängen in der Seekriegführung steht, daß die Amerikanische Regierung kaum annehmen kann,

daß die Kaiserlich Deutsche Regierung im vorliegenden Falle sie als möglich ins Auge faßt. Der Verdacht, daß feindliche Schiffe zu Unrecht eine neutrale Flagge führen, kann nicht eine berechtigte Vermutung schaffen, dahingehend, daß alle Schiffe, die ein näher umschriebenes Gebiet durchfahren, demselben Verdacht unterliegen. Gerade um solche Fragen aufzuklären, ist nach Ansicht der Amerikanischen Regierung das Recht der Durchsuchung anerkannt worden.

„Die Amerikanische Regierung hat von der Denkschrift der Kaiserlich Deutschen Regierung, die zugleich mit der Bekanntmachung des Admiralstabs ergangen ist, eingehend Kenntnis genommen. Sie benutzt diese Gelegenheit, die Kaiserlich Deutsche Regierung mit größter Hochschätzung darauf aufmerksam zu machen, daß die Regierung der Vereinigten Staaten zu einer Kritik wegen nicht neutraler Haltung, der sich nach Ansicht der Deutschen Regierung die Regierungen gewisser anderer neutraler Staaten ausgesetzt haben, keine Veranlassung gegeben hat. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat keinen Maßnahmen zugestimmt oder hat es bei keiner solchen bewenden lassen, die von den anderen kriegführenden Nationen im gegenwärtigen Kriege getroffen worden sind, und die auf eine Beschränkung des Handels hinzielen. Vielmehr hat sie in allen solchen Fällen eine Haltung eingenommen, die ihr das Recht gibt, diese Regierungen in der richtigen Weise für alle eventuellen Wirkungen auf die amerikanische Schiffahrt verantwortlich zu machen, welche durch die bestehenden Grundsätze des Völkerrechts nicht gerechtfertigt sind. Daher erachtet sich die Amerikanische Regierung im vorliegenden Falle mit gutem Gewissen, auf Grund anerkannter Prinzipien für berechtigt, die in der Note angedeutete Haltung einzunehmen; falls die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe auf Grund der Annahme, daß die Flagge der Vereinigten Staaten nicht in gutem Glauben geführt werde, handeln sollten und auf hoher See ein amerikanisches Schiff oder das Leben amerikanischer Staatsangehöriger vernichten sollten, so würde die Regierung der Vereinigten Staaten in dieser Handlung schwerlich etwas anderes als eine unentschuldbare Verletzung neutraler Rechte erblicken können, die kaum in Einklang zu bringen sein würde mit den freundschaftlichen Beziehungen, die jetzt glücklicherweise zwischen den beiden Regierungen bestehen.

„Sollte eine solche beklagenswerte Situation entstehen, so würde sich

die Regierung der Vereinigten Staaten, wie die Kaiserlich Deutsche Regierung wohl verstehen wird, genötigt sehen, die Kaiserlich Deutsche Regierung für solche Handlungen ihrer Marinebehörden streng verantwortlich zu machen und alle Schritte zu tun, die zum Schutze amerikanischen Lebens und Eigentums und zur Sicherung des vollen Genusses der anerkannten Rechte auf hoher See für die Amerikaner erforderlich sind.

„In Anbetracht dieser Erwägungen, die die Regierung der Vereinigten Staaten mit der größten Hochschätzung und in dem ernstlichen Bestreben vorbringt, irgendwelche Mißverständnisse zu vermeiden, und zu verhindern, daß Umstände entstehen, die sogar einen Schatten auf den Verkehr der beiden Regierungen werfen könnten, spricht die Amerikanische Regierung die zuversichtliche Hoffnung und Erwartung aus, daß die Kaiserlich Deutsche Regierung die Versicherung geben kann und will, daß amerikanische Staatsbürger und ihre Schiffe anders als im Wege der Durchsuchung durch deutsche Seestreitkräfte selbst in dem in der Bekanntmachung des deutschen Admiralstabs näher bezeichneten Gebiet, nicht belästigt werden sollen.

„Zur Unterrichtung der Kaiserlichen Regierung wird hinzugefügt, daß der Regierung Seiner Britannischen Majestät bezüglich des ungerechtfertigten Gebrauchs der amerikanischen Flagge zum Schutze britischer Schiffe Vorstellungen gemacht worden sind."

gez.: James W. Gerard.

Sr. Exzellenz Herrn v. Jagow,
Staatssekretär des Auswärtigen Amts.

Mit dieser Note beginnt die fast ununterbrochen durch zwei Jahre gehende Auseinandersetzung mit den Vereinigten Staaten um den U-Bootskrieg. Während die in den Anlagen[1]) enthaltenen Noten der neutralen Staaten von deutscher Seite zur Kenntnis genommen wurden, wandte sich die Deutsche Regierung ungesäumt der Beantwortung des amerikanischen Einspruchs zu. Der erste Entwurf dazu wurde noch am 13. Februar im Auswärtigen Amt ausgearbeitet und am 14. Februar vormittags im Auswärtigen Amt und beim Reichskanzler mit dem Chef des Admiralstabs der Marine besprochen. Der Notenentwurf sah vor, den deutschen Standpunkt hinsichtlich des Rechtsanspruchs auf den U-Bootskrieg voll zu wahren, aber doch der Amerikanischen Regierung die Absicht des Entgegenkommens deutlich zu zeigen. Letzteres dachte das Auswärtige Amt dadurch zu erreichen, daß den Schiffen unter amerikanischer Flagge vorläufig und

[1]) Anlagen 31 bis 34.

unter gewisser Bedingung Sicherheit im Kriegsgebiet zugesagt werden sollte. Der Antwortentwurf des Auswärtigen Amts lautete:

„Die Kaiserlich Deutsche Regierung weiß sich mit der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika darin eins, daß es für beide Teile in hohem Maße erwünscht ist, Mißverständnisse zu verhüten, die sich aus den von der deutschen Admiralität angekündigten Maßnahmen ergeben könnten, und den Eintritt von Ereignissen auszuschließen, die die zwischen den beiden Regierungen bisher in so glücklicher Weise bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zu trüben vermöchten. Dabei glaubt aber die Deutsche Regierung, von vornherein darauf aufmerksam machen zu sollen, daß ihr Vorgehen keineswegs gegen die neutrale Schiffahrt gerichtet ist, sondern lediglich eine notwendige Gegenwehr gegen die völkerrechtswidrige Seekriegführung Englands darstellt, und soweit irgendmöglich unter Wahrung der berechtigten neutralen Interessen ausgeübt werden soll.

„Deutschland hat bisher die geltenden völkerrechtlichen Bestimmungen auf dem Gebiete des Seekrieges gewissenhaft beobachtet; insbesondere hat es dem gleich zu Beginn des Krieges gemachten Vorschlag der Amerikanischen Regierung, nunmehr die Londoner Seekriegsrechtserklärung zu ratifizieren, unverzüglich zugestimmt, und deren Inhalt auch ohne solche formelle Bindung unverändert in sein Prisenrecht übernommen. Die Deutsche Regierung hat sich an diese Bestimmungen gehalten, auch wo sie ihren militärischen Interessen zuwiderliefen; so hat sie beispielsweise bis auf den heutigen Tag die Lebensmittelzufuhr von Dänemark nach England zugelassen, obwohl sie diese Zufuhr durch ihre Seestreitkräfte sehr wohl hätte unterbinden können.

„Im Gegensatz hierzu hat England selbst schwere Verletzungen des Völkerrechts nicht gescheut, wenn es dadurch den friedlichen Handel Deutschlands mit dem neutralen Ausland lähmen konnte. Auf Einzelheiten wird die Deutsche Regierung hier um so weniger einzugehen brauchen, als solche in der ihr zur Kenntnis mitgeteilten amerikanischen Note an die Britische Regierung vom 28. Dezember v. J. auf Grund fünfmonatiger Erfahrungen zutreffend, wenn auch nicht erschöpfend dargelegt sind.

„Alle diese Übergriffe sind zugestandenermaßen darauf gerichtet, Deutschland von aller Zufuhr abzuschneiden und dadurch die friedliche Zivilbevölkerung dem Hungertode preiszugeben, ein jedem Kriegsrecht und jeder Menschlichkeit widersprechendes Verfahren.

„Die neutralen Mächte haben die völkerrechtswidrige Unterbindung ihres Handels mit Deutschland nicht zu verhindern vermocht. Die Amerikanische Regierung hat zwar, wie Deutschland gern anerkennt, gegen das

englische Vorgehen Protest erhoben; trotz dieser Proteste und der Proteste der übrigen neutralen Regierungen hat England sich von dem eingeschlagenen Verfahren nicht abbringen lassen. So ist noch vor kurzem das amerikanische Schiff »Wilhelmina« von englischer Seite aufgebracht worden, obwohl seine Ladung lediglich für die deutsche Zivilbevölkerung bestimmt war und nach einer ausdrücklichen Erklärung der Deutschen Regierung nur für diesen Zweck verwendet werden sollte.

„Die Deutsche Regierung hat den Regierungen der neutralen Mächte und insbesondere auch der Amerikanischen Regierung wegen ihrer Stellung zu der englischen Seekriegführung nicht etwa den Vorwurf neutralitätswidrigen Verhaltens gemacht. Sie glaubt aber, im Interesse voller Klarheit in den Beziehungen der beiden Länder darauf hinweisen zu müssen, daß die öffentliche Meinung des deutschen Volkes es nicht verstehen kann, und es lebhaft beklagt, daß ein auf Milliarden geschätzter Waffenhandel amerikanischer Lieferanten mit Deutschlands Feinden besteht, während der friedliche Handel mit Deutschland selbst durch England vergewaltigt wird.

„Bei dieser Sachlage sieht sich die Deutsche Regierung genötigt, die mörderische Art der Seekriegführung Englands mit scharfen Gegenmaßnahmen zu erwidern, die sich vielleicht durch Präzedenzfälle ebensowenig wie die englischen Maßnahmen belegen lassen, die aber aus Gründen der Vergeltung vollauf gerechtfertigt erscheinen. Die deutschen Seestreitkräfte werden daher das von der Admiralität bezeichnete Seekriegsgebiet soweit irgend angängig durch Minen sperren, auch die feindlichen Handelsschiffe auf jede andere Weise zu vernichten suchen.

„Dabei bedarf es keiner Ausführung, daß die angekündigten Maßnahmen nur dem Feinde selbst gelten und nicht etwa auf die Neutralen berechnet sind. Andererseits ist nicht zu leugnen, daß dadurch die neutrale Schiffahrt nach der einen wie nach der anderen Richtung in Mitleidenschaft gezogen wird. Dies gilt ohne weiteres von dem Minenkrieg, der auch bei strengster Innehaltung der völkerrechtlichen Grenzen jedes dem Minengebiet sich nähernde Schiff gefährdet. Was den Angriff auf feindliche Handelsschiffe durch deutsche Unterseeboote betrifft, so erhalten die Kaiserlichen Seeoffiziere selbstverständlich den bestimmten Befehl, Schiffe unter neutraler Flagge, soweit sie als solche erkennbar sind, und nicht etwa Konterbande führen, nicht weiter zu belästigen.

„Diese Erkennbarkeit der neutralen Schiffe ist aber durch die Anordnungen der Britischen Regierung, und zwar mit voller Absicht, auf das äußerste erschwert worden. Wie der Amerikanischen Regierung deutscher-

seits mitgeteilt worden ist, hat die britische Admiralität durch einen Geheimbefehl den englischen Handelsschiffen die Benutzung neutraler Flaggen empfohlen, und dieses Verfahren ist in einer Mitteilung des britischen Auswärtigen Amtes unter Berufung auf inneres englisches Recht als völlig einwandfrei bezeichnet worden. Die englische Handelsflotte hat den ihr erteilten Rat auch sogleich befolgt, wie der Amerikanischen Regierung aus den Fällen der Dampfer »Lusitania« und »Laertes« bekannt sein dürfte. Weiter hat die Britische Regierung die englischen Handelsschiffe mit Waffen versehen und sie angewiesen, den deutschen Unterseebooten gewaltsam Widerstand zu leisten. Unter diesen Umständen ist es für die deutschen Unterseeboote sehr schwierig, die neutralen Handelsschiffe als solche zu erkennen; denn auch eine Untersuchung wird in den meisten Fällen nicht erfolgen können, da die bei einem maskierten englischen Schiffe zu erwartenden Angriffe das Untersuchungskommando und das Boot selbst der Gefahr der Vernichtung aussetzen.

„Die Britische Regierung wäre hiernach in der Lage, die deutschen Maßnahmen illusorisch zu machen, wenn ihre Handelsflotte bei dem Mißbrauch neutraler Flaggen verharrt und die neutralen Schiffe nicht anderweit in zweifelloser Weise gekennzeichnet werden. Deutschland muß aber in dem Notstand, in den es rechtswidrig versetzt wird, an seinen Maßnahmen festhalten, um dadurch den Gegner zu einer dem Völkerrecht entsprechenden Führung des Seekrieges zu zwingen und so die Freiheit der Meere, für die es von jeher eingetreten ist und für die es auch heute kämpft, wiederherzustellen. Die Deutsche Regierung hat es daher begrüßt, daß die Amerikanische Regierung gegen den rechtswidrigen Gebrauch ihrer Flagge bei der Britischen Regierung Vorstellungen erhoben hat, und gibt der Erwartung Ausdruck, daß dieses Vorgehen England künftig zur Achtung der amerikanischen Flagge veranlassen wird. In dieser Erwartung übernimmt sie vorläufig die Gewähr, daß die unter amerikanischer Flagge fahrenden Handelsschiffe von deutschen Unterseebooten nicht angegriffen werden; sie würde aber zu ihrem Bedauern nicht in der Lage sein, diese Gewähr noch länger zu leisten, wenn England die amerikanische Flagge weiter mißbrauchen sollte. Vor allem aber bietet sich den Vereinigten Staaten die Möglichkeit, ihre mit friedlicher Ladung befrachteten, den englischen Seekriegsschauplatz berührenden Schiffe durch Konvoiierung kenntlich zu machen und sie damit in der sichersten Weise allen Folgen einer Verwechslung zu entziehen.

„Die Deutsche Regierung gibt sich der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die Amerikanische Regierung den schweren Kampf, den Deutschland um sein Dasein führt, in seiner ganzen Bedeutung würdigen und aus den vorstehenden Aufklärungen und Zusagen ein volles Verständnis für die Beweggründe und Ziele der von ihr angekündigten Maßnahme gewinnen wird. Sie würde es aber mit besonderem Dank erkennen, wenn die Amerikanische Regierung ihren Handelsschiffen dringend empfehlen wollte, jedenfalls bis zur Regelung der Flaggenfrage den englischen Seekriegsschauplatz zu vermeiden."

Der Chef des Admiralstabs erklärte sich nicht damit einverstanden, daß — entgegen dem Wortlaut der deutschen Bekanntmachung vom 4. Februar und entgegen der soeben erst den neutralen Regierungen übermittelten erneuten deutschen Warnung vom 11. Februar — eine wenn auch nur vorläufige Gewähr für die Schonung der Schiffe unter amerikanischer Flagge zugesichert würde. Unter dem Schutze dieser neutralen Flagge würde die englische Schiffahrt vor den deutschen U-Booten sicher sein, der U-Bootskrieg daher von vornherein ein Fehlschlag werden. Der Reichskanzler und der Staatssekretär des Äußeren glaubten ihrerseits in diesem Punkt nicht nachgeben zu können, da ernstliche Schwierigkeiten mit den Vereinigten Staaten unter allen Umständen vermieden werden müßten und ein Entgegenkommen dazu unumgänglich notwendig wäre. Die Besprechung am 14. verlief daher ergebnislos. Trotz des Einspruchs des Admiralstabs aber wurde der unveränderte Entwurf der Antwortnote des Auswärtigen Amts am 14. Februar nachmittags an den Kaiser telegraphiert, dessen Hauptquartier sich in Lötzen befand.

Um völlige Klarheit über den Standpunkt der Marine zu geben, übersandte der Chef des Admiralstabs, Vizeadmiral Bachmann, am 14. abends an den Reichskanzler und gleichzeitig an den Chef des Marinekabinetts zur Vorlage bei dem Kaiser folgendes Schreiben:

„Ew. Exzellenz beehre ich mich, nochmals schriftlich zum Ausdruck zu bringen, daß ich die Absendung der mir mitgeteilten Antwortnote an die Amerikanische Regierung nicht für angängig halte.

„Ich bin der Ansicht, daß die der Amerikanischen Regierung angebotene Gewähr keinesfalls gegeben werden kann, da eine solche Gewähr die durch die Bekanntmachung des Admiralstabs vom 4. Februar 1915 angekündigte U-Bootsaktion völlig wirkungslos macht.

„Nach meiner Ansicht werden wir der Amerikanischen Regierung gegenüber an dem Standpunkt der Mitteilung vom 11. Februar 1915 festhalten müssen. Diese Mitteilung war vor Überreichung der amerikanischen Note noch nicht in Händen der Amerikanischen Regierung; daß wir dieselbe jetzt zurücknehmen, halte ich für ausgeschlossen; in dieser Mitteilung vom 11. Februar wird ausdrücklich und dringend vor dem Befahren des Kriegsgebiets gewarnt, da »keinerlei Gewähr für die Sicherheit der neutralen Schiffahrt bestände«. Wir werden uns daher in der Antwortnote darauf beschränken müssen, als einziges, freilich nur bei Tage und auch nicht gegen Minen schützendes Sicherungsmittel das Fahren in Konvois zu empfehlen.

„Großadmiral v. Tirpitz, dem ich von dem Inhalt der von Ew. Exzellenz beabsichtigten Antwortnote Kenntnis gegeben habe, teilt meinen Standpunkt in jeder Beziehung.

„Da die Antwortnote, wie ich erfahre, bereits Seiner Majestät vorgelegt worden ist, halte ich mich für verpflichtet, Seiner Majestät zu melden, daß die angekündigte U-Bootsaktion bei dem beabsichtigten Zugeständnis an die Vereinigten Staaten völlig wirkungslos wird."

Um den Einspruch der Marine umgehend zur Kenntnis des Kaisers zu bringen, sandte Vizeadmiral Bachmann am 14. abends außerdem folgendes Telegramm an den Chef des Marinekabinetts: „Reichskanzler hat Seiner Majestät drahtlich eine Antwortnote zur Genehmigung unterbreitet. Bitte dringendst, Genehmigung verhindern, bevor meine Stellungnahme, welche sofort folgt, bei Ew. Exzellenz eingetroffen."

Auf alle Fälle mußte jedoch verhindert werden, daß ein vorzeitiger Beginn der U-Bootsunternehmungen die durch die amerikanische Note veranlaßten neuen politischen Erwägungen durchkreuzte. Zu diesem Zweck gab der Chef des Admiralstabs an den Flottenchef am 14. Februar abends die telegraphische Weisung: „Aus zwingenden politischen Gründen entsandten U-Booten Funkbefehl geben: »Vorläufig Schiffe mit neutraler Flagge nicht angreifen, sofern nicht sicher als feindlich erkannt.«"

Darauf telegraphierte der Flottenchef am 15. mittags zurück: „»U 30« bereits in der Nähe der Irischen See, wird kaum von dem Befehl, nur sicher als feindlich erkannte Schiffe zu zerstören, erreicht werden. Mit diesem Befehl ist jeder Erfolg ausgeschlossen, da es den U-Booten ohne eigene Gefährdung nicht möglich ist, die Nationalität der Schiffe festzustellen. Ansehen der Marine wird nach meiner Ansicht ungeheuer leiden, wenn laut verkündete und mit großer Hoffnung vom

Volk begleitete Unternehmung ergebnislos verläuft. Bitte, Seiner Majestät meine Auffassung vorzutragen."

Vizeadmiral Bachmann antwortete am gleichen Tage:

„Werde dortige Auffassung Seiner Majestät so bald wie möglich vortragen, muß aber wegen politischer Lage dringend ersuchen, Benachrichtigung Unterseeboote mit allen Mitteln zu versuchen, gegebenenfalls auch über Marinekorps. Wie aus Fassung (des Telegramms vom 14.) hervorgeht, ist Befehl nur ein vorläufiger, um Zeit für Verhandlungen mit Neutralen zu gewinnen und ernsten Zwischenfällen vorzubeugen, bevor Verhandlungen zum Ergebnis geführt haben. »U 8« 15. Februar Ostende eingelaufen. Marinekorps ist ersucht, Befehl an »U 8« zu übermitteln."

Daraufhin faßte der Flottenchef den Entschluß, die bereits eingeleitete Tätigkeit der U-Boote zu unterbrechen und die zum Auslaufen bereitliegenden U-Boote zurückzuhalten. Schiffe mit neutraler Flagge sollten nur angegriffen werden, wenn sie sicher als feindlich erkannt würden; das Führen neutraler Flaggen würde, so war die Meinung, im Kriegsgebiet die Regel sein; die Nationalität der Schiffe einwandfrei festzustellen, erforderte eine Untersuchung, die vom U-Boot aus nicht möglich war. Ein Handelskrieg mit U-Booten unter solchen Bedingungen schien dem Flottenkommando aussichtslos und in keinem Verhältnis stehend zu den Gefahren, die dem wertvollen U-Bootspersonal und -material im Kriegsgebiet bevorstanden. Admiral v. Pohl telegraphierte daher am 15. an den Chef des Admiralstabs:

„Da nach augenblicklich bestehenden Anordnungen kein Erfolg zu erwarten ist, die Unterseeboote aber, die den Kanal passieren, erheblicher Gefahr ausgesetzt sind, habe ich vorläufig U-Boot für Kanalstellung in Zeebrügge und U-Boot für Ostküste Englands in der Heimat zurückbehalten, in bestimmter Hoffnung, daß den U-Booten ursprünglicher Befehl wieder erteilt werden kann. Funkentelegraphische Verbindung mit U-Booten nach Entsendung nicht sichergestellt. Baldige Entscheidung auf letztes Telegramm erbeten, um beabsichtigten U-Bootskrieg vom 18. Februar an wirksam durchführen zu können."

Die Vorgänge, die sich nach dem Eintreffen des Notenentwurfs des Auswärtigen Amts und des Einspruchs des Chefs des Admiralstabs im Hauptquartier des Kaisers am 15. Februar vormittags abspielten, sind aus einem ausführlichen Telegramm zu ersehen, welches der Vertreter des Auswärtigen Amts im Hauptquartier, der Gesandte v. Treutler, am 15. nachmittags an den Reichskanzler in Berlin schickte:

„Seine Majestät hatten für 11 Uhr gemeinsamen Vortrag des Chefs des Generalstabs, des Admirals v. Müller und des Unterzeichneten (v. Treutler) über die amerikanische Note und deren Beantwortung befohlen.

„Seine Majestät waren zunächst im allgemeinen mit dem Ton und Text des Entwurfs einverstanden, Admiral v. Müller hatte, um formell dem Antrag Bachmann zu entsprechen, eine Ausmerzung des Wortes »Gewähr« im vorletzten Alinea vorgeschlagen. Seine Majestät billigten an Stelle des Satzes »in dieser Erwartung — mißbrauchen sollte« die folgende Fassung: »In dieser Erwartung wird sie ihre Seestreitkräfte dahin instruieren, vorläufig die unter neutraler Flagge fahrenden Handelsschiffe nicht anzugreifen;« Auf Antrag des Chefs des Generalstabs wurde im Schlußsatz des Alinea 6 hinter »durch Minensperren,« folgendes inseriert: »ein Verfahren, von dem England den ausgedehntesten und die Neutralen in ernstester Weise gefährdenden Gebrauch gemacht hatte; es braucht nur an die zahlreichen an die neutralen Küsten getriebenen Minen erinnert zu werden. Auch werden sie die«, ebenso in Alinea 7 nach den Worten »sich nähernde Schiffe gefährden« der Satz: »Dieser Gefährdung könnte nur durch die anempfohlene Vermeidung des Seekriegsgebiets mit Sicherheit begegnet werden.« General v. Falkenhayn wollte die Minenfrage der Unterseebootsaktion gegenüber noch mehr herausarbeiten, in dem irrigen Glauben, daß Minenstreuen völkerrechtlich überall völlig einwandfrei sei. Ich erhob dagegen Einspruch, weil Note den Amerikanern keinen Angriffspunkt bieten dürfte.

„Nun stand die Forderung des Admiralstabs, keinerlei Zusage zu machen, sondern nur auf die Konvoiierung zu verweisen, zur Diskussion. Ich (Treutler) führte aus, daß das in der Note zum Ausdruck kommende Entgegenkommen unbedingt notwendig sei, denn niemand könne Gewähr übernehmen, daß nicht Amerika bei ablehnender Haltung schließlich ernste Maßregeln gegen uns ergreifen würde. Der Einsatz in diesem Spiele sei zu hoch, als daß man Risikos übernehmen dürfe, die nicht unbedingt erforderlich seien.

„Herr v. Falkenhayn stimmte bei und erklärte, es müsse unter allen Umständen verhütet werden, daß Amerika in den Krieg einträte, solange nicht England niedergekämpft oder sonst unsere Lage gesichert sei. Er schlage deshalb vor, daß der Admiralstab, was seiner Ansicht nach auch noch nicht geschehen sei, präzise vor die Frage gestellt werde, in welchem Maße er die Gewähr über-

nehme, daß England durch die Aktion in etwa 6 Wochen zum Einlenken gebracht werden könnte[1]).

„Seine Majestät gingen darauf sofort ein und sprachen Seine Unzufriedenheit aus, daß Herr v. Pohl ihm diese enorm wichtige Frage gelegentlich einer Bootsfahrt in Wilhelmshaven vorgelegt habe. Er stände noch auf dem in Charleville verteidigten Standpunkt und habe nicht den Eindruck, daß der Admiralstab die schon damals von Ew. Exzellenz (dem Reichskanzler) und ihm selbst (dem Kaiser) gestellten Bedingungen erfüllen könne.

„Ich (Treutler) berichtete, was Ew. Exzellenz mir von der Konferenz mit Delbrück, Pohl und v. Falkenhayn (am 1. Februar) gesagt hatten, nachdem Herr v. Falkenhayn erklärt hatte, daß er nach den Delbrückschen Ausführungen sich mit Bezug auf Belgien für befriedigt erklärt und die Sitzung verlassen habe.

„Seine Majestät ordneten darauf die Befehle für die Marinebehörden an, die ich Ew. Exzellenz bereits telegraphisch mitgeteilt habe, und gestatteten, daß die Note mit den obenerwähnten kleinen Änderungen abgehen könne, sobald und falls der Admiralstab, wie er nicht anders annehmen könne, zugestehen müsse, daß er eine Gewähr für ein solch kurz befristetes Einlenken Englands nicht übernehmen könne. Herrn v. Falkenhayns Vorschlag, Bachmann und v. Tirpitz mit Extrazug herkommen zu lassen, wurde, nachdem Herr v. Müller und ich uns dagegen ausgesprochen hatten, von Seiner Majestät abgelehnt.

„Seine Majestät haben mit besonderem Nachdruck erklärt, daß er unter allen Umständen verbiete, die Aktion zu beginnen vor ausdrücklicher Genehmigung, die er sich vorbehalte."

Der in den beiden letzten Absätzen des vorstehenden Telegramms erwähnte Befehl des Kaisers an die Marine enthielt die gleiche einschränkende Anweisung für die Durchführung des U-Bootskrieges, die Vizeadmiral Bachmann von sich aus bereits am Abend vorher an die Front gegeben hatte, daß nur Handelsschiffe, die sicher als feindliche erkannt wären, von den U-Booten angegriffen werden dürften, — die Anweisung,

[1]) Es ist nicht ersichtlich, was den General v. Falkenhayn veranlaßt hat, diesen Vorschlag zu machen. Wahrscheinlich ist, daß während der Unterredung zwischen dem Reichskanzler und dem Admiral v. Pohl am 1. Februar 1915 oder bei einer anderen früheren Gelegenheit in Gegenwart des Generals v. Falkenhayn davon gesprochen worden ist, England müsse oder könne durch den U-Bootskrieg binnen 6 Wochen zum Einlenken gebracht werden, und daß General v. Falkenhayn nun daraufhin eine entsprechende Gewähr verlangte.

die den Flottenchef veranlaßt hatte, den U-Bootskrieg zunächst gänzlich einzustellen. Die betreffende Anordnung des Kaisers wurde von dem Chef des Marinekabinetts am 15. Februar nachmittags in folgender Form an den Chef des Admiralstabs übermittelt:

„Seine Majestät der Kaiser bestimmen, daß der Handelskrieg durch U-Boote gegen Neutrale[1]) im Sinne der Bekanntmachung vom 4. d. M. nicht am 18., sondern nur auf Allerhöchsten Ausführungsbefehl beginnt. Hochseechef hat hiervon Kenntnis erhalten. Ferner wollen Seine Majestät eine umgehende telegraphische Meldung darüber haben, in welchem Maße Sie die Gewähr dafür übernehmen, daß innerhalb 6 Wochen nach Beginn des neuen Handelskrieges England zum Einlenken gezwungen sein wird. Die Stellungnahme des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts ist mit zu telegraphieren."

Dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Großadmiral v. Tirpitz, und dem Chef des Admiralstabs, Vizeadmiral Bachmann, war der Sinn des in den beiden letzten Sätzen des vorstehenden Telegramms enthaltenen Kaiserlichen Befehls nicht verständlich. Nach den persönlichen Aufzeichnungen des Großadmirals v. Tirpitz faßte er den Ausdruck „Einlenken" so auf, daß die Rückkehr Englands zu den Grundsätzen der Londoner Seekriegsrechtserklärung gemeint wäre. Von der Überzeugung ausgehend, daß eine verneinende Äußerung, die wohl im Hauptquartier erwartet würde, zur Handhabe für eine dauernde Hemmung des Handelskrieges gegen England werden könnte, sandten die Admirale nach reiflicher Überlegung noch an demselben Abend folgende Antwort an den Chef des Marinekabinetts ab:

„Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts und Chef des Admiralstabs der Marine sind überzeugt, daß England 6 Wochen nach Beginn des neuen Handelskrieges einlenken wird, wenn es gelingt, von Anfang an alle für diese Kriegführung irgend verfügbaren militärischen Machtmittel energisch einzusetzen."

Der Kaiser bezeichnete diese Antwort, als sie ihm am 16. vormittags vorgelegt wurde, als „reichlich verklausuliert"; er gab jedoch seine Zustimmung zu einem neuen Antwortentwurf an die Amerikanische Regierung, der inzwischen (15. Februar) vom Auswärtigen Amt im Zusammen-

[1]) Gemeint ist das Angreifen von Handelsschiffen unter neutraler Flagge.

arbeiten mit dem Admiralstab und dem Großadmiral v. Tirpitz zustande gekommen und telephonisch ins Hauptquartier übermittelt worden war. In dieser endgültigen Fassung ist der deutsche Standpunkt und die Kennzeichnung der englischen Kriegführung noch klarer und bestimmter herausgearbeitet als in dem ersten Entwurf. Vor allem aber wird das Entgegenkommen praktisch auf die Mitteilung beschränkt, daß die U-Bootskommandanten angewiesen werden würden, „Gewalttätigkeiten gegen amerikanische Handelsschiffe zu unterlassen, soweit sie als solche erkennbar sind"; eine Gewähr für ihre Sicherheit wurde, der militärischen Forderung des Admiralstabs entsprechend, nicht übernommen.

Am 16. mittags ging darauf nachstehendes Telegramm vom Chef des Marinekabinetts aus Lötzen an den Admiralstab in Berlin:

„Seine Majestät der Kaiser haben soeben vorgelegte Neufassung der Note an Amerika, mit der Chef des Admiralstabs einverstanden war, genehmigt. Seine Majestät wollen die daraufhin den U-Booten zu gebende Instruktion vorgelegt haben und behalten sich Beginn der Aktion gegen Neutrale weiterhin vor. Seine Majestät treffen voraussichtlich morgen wieder in Berlin ein. Empfehle dann gleich Vortrag nachsuchen."

Die deutsche Antwort auf die amerikanische Note wurde am 16. Februar dem amerikanischen Botschafter in Berlin überreicht. Sie lautete:

Deutsche Erwiderung vom 16. Februar 1915 auf die amerikanische Note vom 12. Februar 1915.

„Die Kaiserlich Deutsche Regierung hat die Mitteilung der Regierung der Vereinigten Staaten in dem Geiste des gleichen Wohlwollens und der gleichen Freundschaft geprüft, von welchem ihr diese Mitteilung diktiert erscheint.

„Die Kaiserlich Deutsche Regierung weiß sich mit der Regierung der Vereinigten Staaten darin eins, daß es für beide Teile in hohem Maße erwünscht ist, Mißverständnisse zu verhüten, die sich aus den von der deutschen Admiralität angekündigten Maßnahmen ergeben könnten, und dem Eintritt von Ereignissen vorzubeugen, die die zwischen den beiden Regierungen bisher in so glücklicher Weise bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zu trüben vermöchten.

„Die Deutsche Regierung glaubt, für diese Versicherung bei der Regierung der Vereinigten Staaten um so mehr auf volles Verständnis rechnen zu dürfen, als das von der deutschen Admiralität angekündigte Vorgehen,

wie in der Note vom 4. d. M. eingehend dargelegt wurde, in keiner Weise gegen den legitimen Handel und die legitime Schiffahrt der Neutralen gerichtet ist, sondern lediglich eine durch Deutschlands Lebensinteressen erzwungene Gegenwehr gegen die völkerrechtswidrige Seekriegführung Englands darstellt, die sich bisher durch keinerlei Einspruch der Neutralen auf die vor dem Kriegsausbruch allgemein anerkannte Rechtsgrundlage hat zurückführen lassen.

„Um in diesem kardinalen Punkte jeden Zweifel auszuschließen, erlaubt sich die Deutsche Regierung nochmals die Sachlage festzustellen:

„Deutschland hat bisher die geltenden völkerrechtlichen Bestimmungen auf dem Gebiete des Seekrieges gewissenhaft beobachtet, insbesondere hat es dem gleich zu Beginn des Krieges gemachten Vorschlage der Amerikanischen Regierung, nunmehr die Londoner Seekriegsrechtserklärung zu ratifizieren, unverzüglich zugestimmt und deren Inhalt auch ohne solche formelle Bindung unverändert in sein Prisenrecht übernommen. Die Deutsche Regierung hat sich an diese Bestimmungen gehalten, auch wo sie ihren militärischen Interessen zuwiderliefen; so hat sie beispielsweise bis auf den heutigen Tag die Lebensmittelzufuhr von Dänemark nach England zugelassen, obwohl sie diese Zufuhr durch ihre Seestreitkräfte sehr wohl hätte unterbinden können.

„Im Gegensatz hierzu hat England selbst schwere Verletzungen des Völkerrechts nicht gescheut, wenn es dadurch den friedlichen Handel Deutschlands mit dem neutralen Ausland lähmen konnte. Auf Einzelheiten wird die Deutsche Regierung hier um so weniger einzugehen brauchen, als solche in der ihr zur Kenntnis mitgeteilten amerikanischen Note an die Britische Regierung vom 28. Dezember v. J. auf Grund fünfmonatiger Erfahrungen zutreffend, wenn auch nicht erschöpfend dargelegt sind.

„Alle diese Übergriffe sind zugestandenermaßen darauf gerichtet, Deutschland von aller Zufuhr abzuschneiden und dadurch die friedliche Zivilbevölkerung dem Hungertode preiszugeben, ein jedem Kriegsrecht und jeder Menschlichkeit widersprechendes Verfahren.

„Die Neutralen haben die völkerrechtswidrige Unterbindung ihres Handels mit Deutschland nicht zu verhindern vermocht. Die Amerikanische Regierung hat zwar, wie Deutschland gern anerkennt, gegen das englische Verfahren Protest erhoben; trotz dieses Protestes und der Proteste der übrigen neutralen Regierungen hat England sich von dem eingeschlagenen Verfahren nicht abbringen lassen. So ist noch vor kurzem das amerikanische Schiff „Wilhelmina" von englischer Seite aufgebracht worden, obwohl seine Ladung lediglich für die deutsche Zivilbevölkerung bestimmt war und nach

einer ausdrücklichen Erklärung der Deutschen Regierung nur für diesen Zweck verwendet werden sollte.

„Dadurch ist folgender Zustand geschaffen worden:

„Deutschland ist unter stillschweigender oder protestierender Duldung der Neutralen von der überseeischen Zufuhr so gut wie abgeschnitten, und zwar nicht nur hinsichtlich solcher Waren, die absolute Konterbande sind, sondern auch hinsichtlich solcher, die nach dem vor Kriegsausbruch allgemein anerkannten Recht nur relative Konterbande oder überhaupt keine Konterbande sind.

„England dagegen wird unter Duldung der neutralen Regierungen nicht nur mit solchen Waren versorgt, die keine oder nur relative Konterbande sind, von England aber gegenüber Deutschland als absolute Konterbande behandelt werden (Lebensmittel, industrielle Rohstoffe usw.), sondern sogar mit Waren, die stets und unzweifelhaft als absolute Konterbande gelten. Die Deutsche Regierung glaubt insbesondere und mit dem größten Nachdruck darauf hinweisen zu müssen, daß ein auf viele Hunderte von Millionen Mark geschätzter Waffenhandel amerikanischer Lieferanten mit Deutschlands Feinden besteht.

„Die Deutsche Regierung gibt sich wohl Rechenschaft darüber, daß die Ausübung von Rechten und die Duldung von Unrecht seitens der Neutralen formell in deren Belieben steht und keinen formellen Neutralitätsbruch involviert; sie hat infolgedessen den Vorwurf des formellen Neutralitätsbruchs nicht erhoben. Die Deutsche Regierung kann aber — gerade im Interesse voller Klarheit in den Beziehungen beider Länder — nicht umhin, hervorzuheben, daß sie mit der gesamten öffentlichen Meinung Deutschlands sich dadurch schwer benachteiligt fühlt, daß die Neutralen in der Wahrung ihrer Rechte auf den völkerrechtlich legitimen Handel mit Deutschland bisher keine oder nur unbedeutende Erfolge erzielt haben, während sie von ihrem Recht, den Konterbandehandel mit England und unseren anderen Feinden zu dulden, uneingeschränkten Gebrauch machen. Wenn es das formale Recht der Neutralen ist, ihren legitimen Handel mit Deutschland nicht zu schützen, ja sogar sich von England zu einer bewußten und gewollten Einschränkung des Handels bewegen zu lassen, so ist es auf der anderen Seite nicht minder ihr gutes, aber leider nicht angewendetes Recht, den Konterbandehandel, insbesondere den Waffenhandel mit Deutschlands Feinden, abzustellen.

„Bei dieser Sachlage sieht sich die Deutsche Regierung nach 6 Monaten der Geduld und des Abwartens genötigt, die mörderische Art der Seekriegführung Englands mit scharfen Gegenmaßnahmen zu erwidern. Wenn

England in seinem Kampf gegen Deutschland den Hunger als Bundesgenossen anruft, in der Absicht, ein Kulturvolk von 70 Millionen vor die Wahl zwischen elendem Verkommen oder Unterwerfen unter seinen politischen und kommerziellen Willen zu stellen, so ist heute die Deutsche Regierung entschlossen, den Handschuh aufzunehmen und an den gleichen Bundesgenossen zu appellieren; sie vertraut darauf, daß die Neutralen, die bisher sich den für sie nachteiligen Folgen des englischen Hungerkrieges stillschweigend oder protestierend unterworfen haben, Deutschland gegenüber kein geringeres Maß von Duldsamkeit zeigen werden, und zwar auch dann, wenn die deutschen Maßnahmen, in gleicher Weise wie bisher die englischen, neue Formen des Seekriegs darstellen.

„Darüber hinaus ist die Deutsche Regierung entschlossen, die Zufuhr von Kriegsmaterial an England und seine Verbündeten mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu unterdrücken, wobei sie als selbstverständlich annimmt, daß die neutralen Regierungen, die bisher gegen den Waffenhandel mit Deutschlands Feinden nichts unternommen haben, sich der gewaltsamen Unterdrückung dieses Handels durch Deutschland nicht zu widersetzen beabsichtigen.

„Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, hat die deutsche Admiralität die von ihr näher bezeichnete Zone als Seekriegsgebiet erklärt. Sie wird dieses Seekriegsgebiet so weit wie irgend angängig durch Minen sperren, auch die feindlichen Handelsschiffe auf jede andere Weise zu vernichten suchen.

„So sehr nun auch der Deutschen Regierung bei dem Handeln nach diesen zwingenden Gesichtspunkten jede absichtliche Vernichtung neutraler Menschenleben und neutralen Eigentums fern liegt, so will sie doch auf der anderen Seite nicht verkennen, daß durch die gegen England durchzuführenden Aktionen Gefahren entstehen, die unterschiedslos jeden Handel innerhalb des Seekriegsgebietes bedrohen. Dies gilt ohne weiteres von dem Minenkrieg, der auch bei strengster Innehaltung der völkerrechtlichen Grenzen jedes dem Minengebiet sich nähernde Schiff gefährdet.

„Zu der Hoffnung, daß die Neutralen sich hiermit ebenso wie mit den ihnen durch die englischen Maßnahmen bisher zugefügten schweren Schädigungen abfinden werden, glaubt die Deutsche Regierung um so mehr berechtigt zu sein, als sie gewillt ist, zum Schutze der neutralen Schiffahrt sogar im Seekriegsgebiet alles zu tun, was mit der Durchführung ihres Zweckes irgendwie vereinbar ist.

„Sie hat den ersten Beweis für ihren guten Willen geliefert, indem sie

die von ihr beabsichtigten Maßnahmen mit einer Frist von nicht weniger als 14 Tagen ankündigte, um der neutralen Schiffahrt Gelegenheit zu geben, sich auf die Vermeidung der drohenden Gefahr einzurichten. Letzteres geschieht am sichersten durch das Fernbleiben von dem Seekriegsgebiet. Die neutralen Schiffe, die trotz dieser die Erreichung des Kriegszweckes gegenüber England schwer beeinträchtigenden langfristigen Ankündigung sich in die gesperrten Gewässer begeben, tragen selbst die Verantwortung für etwaige unglückliche Zufälle. Die Deutsche Regierung ihrerseits lehnt jede Verantwortung für solche Zufälle und deren Folgen ausdrücklich ab.

„Ferner hat die Deutsche Regierung lediglich die Vernichtung der feindlichen, innerhalb des Seekriegsgebiets angetroffenen Handelsschiffe angekündigt, nicht aber die Vernichtung aller Handelsschiffe, wie die Amerikanische Regierung irrtümlich verstanden zu haben scheint. Auch diese Beschränkung, die die Deutsche Regierung sich auferlegt, ist eine Beeinträchtigung des Kriegszwecks, zumal da bei der Auslegung des Begriffs der Konterbande, die Englands Regierung gegenüber Deutschland beliebt hat und die demgemäß die Deutsche Regierung auch gegen England anwenden wird, auch den neutralen Schiffen gegenüber die Präsumption dafür sprechen wird, daß sie Konterbande an Bord haben. Auf das Recht, das Vorhandensein von Konterbande in der Fracht neutraler Schiffe festzustellen und gegebenenfalls aus dieser Feststellung die Konsequenzen zu ziehen, ist die Kaiserliche Regierung natürlich nicht gewillt zu verzichten.

„Die Deutsche Regierung ist schließlich bereit, mit der Amerikanischen Regierung jede Maßnahme in die ernsthafteste Erwägung zu ziehen, die geeignet sein könnte, die legitime Schiffahrt der Neutralen im Kriegsgebiet sicherzustellen. Sie kann jedoch nicht übersehen, daß alle Bemühungen in dieser Richtung durch zwei Umstände erheblich erschwert werden:

1. durch den inzwischen wohl auch für die Amerikanische Regierung außer Zweifel gestellten Mißbrauch der neutralen Flagge durch die englischen Handelsschiffe;

2. durch den bereits erwähnten Konterbandehandel, insbesondere mit Kriegsmaterial, der neutralen Handelsschiffe.

„Hinsichtlich des letzteren Punktes gibt sich die Deutsche Regierung der Hoffnung hin, daß sich die Amerikanische Regierung bei nochmaliger Erwägung zu einem dem Geiste wahrhafter Neutralität entsprechenden Eingreifen veranlaßt sehen wird.

„Was den ersten Punkt anlangt, so ist der deutscherseits der Amerikanischen Regierung bereits mitgeteilte Geheimbrief der britischen Admiralität, der den englischen Handelsschiffen die Benutzung neutraler Flaggen anempfohlen hat, inzwischen durch eine Mitteilung des britischen Auswärtigen Amtes, das jenes Verfahren unter Berufung auf inneres englisches Recht als völlig einwandfrei bezeichnet, bestätigt worden. Die englische Handelsflotte hat den ihr erteilten Rat auch sogleich befolgt, wie der Amerikanischen Regierung aus den Fällen der Dampfer „Lusitania" und „Laertes" bekannt sein dürfte.

„Weiter hat die Britische Regierung die englischen Handelsschiffe mit Waffen versehen und sie angewiesen, den deutschen Unterseebooten gewaltsam Widerstand zu leisten. Unter diesen Umständen ist es für die deutschen Unterseeboote sehr schwierig, die neutralen Handelsschiffe als solche zu erkennen; denn auch eine Untersuchung wird in den meisten Fällen nicht erfolgen können, da die bei einem maskierten englischen Schiff zu erwartenden Angriffe das Untersuchungskommando und das Boot selbst der Gefahr der Vernichtung aussetzen.

„Die Britische Regierung wäre hiernach in der Lage, die deutschen Maßnahmen illusorisch zu machen, wenn ihre Handelsflotte bei dem Mißbrauch neutraler Flaggen verharrt und die neutralen Schiffe nicht anderweit in zweifelloser Weise gekennzeichnet werden. Deutschland muß aber in dem Notstand, in den es rechtswidrig versetzt wird, seine Maßnahmen unter allen Umständen wirksam machen, um dadurch den Gegner zu einer dem Völkerrecht entsprechenden Führung des Seekriegs zu zwingen und so die Freiheit der Meere, für die es von jeher eingetreten ist und für die es auch heute kämpft, wiederherzustellen.

„Die Deutsche Regierung hat es daher begrüßt, daß die Amerikanische Regierung gegen den rechtswidrigen Gebrauch ihrer Flagge bei der Britischen Regierung Vorstellungen erhoben hat, und gibt der Erwartung Ausdruck, daß dieses Vorgehen England künftig zur Achtung der amerikanischen Flagge veranlassen wird.

„In dieser Erwartung sind die Befehlshaber der deutschen Unterseeboote, wie bereits in der Note vom 4. d. M. zum Ausdruck gebracht worden ist, angewiesen worden, Gewalttätigkeiten gegen amerikanische Handelsschiffe zu unterlassen, soweit sie als solche erkennbar sind.

„Um in der sichersten Weise allen Folgen einer Verwechslung — allerdings nicht auch der Minengefahr — zu begegnen, empfiehlt die Deutsche

Regierung den Vereinigten Staaten, ihre mit friedlicher Ladung befrachteten, den englischen Seekriegsschauplatz berührenden Schiffe durch Konvoiierung kenntlich zu machen. Die Deutsche Regierung glaubt dabei voraussetzen zu dürfen, daß nur solche Schiffe konvoiiert werden, die keine Waren an Bord haben, die nach der von England gegenüber Deutschland angewendeten Auslegung als Konterbande zu betrachten sind. Über die Art der Durchführung einer solchen Konvoiierung ist die Deutsche Regierung bereit, mit der Amerikanischen Regierung alsbald in Verhandlungen einzutreten. Sie würde es aber mit besonderem Dank anerkennen, wenn die Amerikanische Regierung ihren Handelsschiffen dringend empfehlen wollte, jedenfalls bis zur Regelung der Flaggenfrage den englischen Seekriegsschauplatz zu vermeiden.

„Die Deutsche Regierung gibt sich der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die Amerikanische Regierung den schweren Kampf, den Deutschland um sein Dasein führt, in seiner ganzen Bedeutung würdigen und aus den vorstehenden Aufklärungen und Zusagen ein volles Verständnis für die Beweggründe und Ziele der von ihr angekündigten Maßnahmen gewinnen wird.

„Die Deutsche Regierung wiederholt, daß sie in der bisher peinlich von ihr geübten Rücksicht auf die Neutralen sich nur unter dem stärksten Zwang der nationalen Selbsterhaltung zu den geplanten Maßnahmen entschlossen hat. Sollte es der Amerikanischen Regierung vermöge des Gewichts, das sie in die Waagschale des Geschicks der Völker zu legen berechtigt und imstande ist, in letzter Stunde noch gelingen, die Gründe zu beseitigen, die der Deutschen Regierung jenes Vorgehen zur gebieterischen Pflicht machen, sollte die Amerikanische Regierung insbesondere einen Weg finden, die Beachtung der Londoner Seekriegsrechtserklärung auch von seiten der mit Deutschland kriegführenden Mächte zu erreichen und Deutschland dadurch die legitime Zufuhr von Lebensmitteln und industriellen Rohstoffen zu ermöglichen, so würde die Deutsche Regierung hierin ein nicht hoch genug anzuschlagendes Verdienst um die humanere Gestaltung der Kriegführung anerkennen und aus der also geschaffenen neuen Sachlage gern die Folgerungen ziehen."

Der Chef des Admiralstabs konnte mit Genugtuung feststellen, daß die erste drohende Beschränkung des Handelskriegs der U-Boote seinem Antrag gemäß abgewiesen und von der deutschen Bekanntmachung vom 4. Februar nach außen tatsächlich nichts preisgegeben worden war.

Auf die Verwendung der U-Boote jedoch war die Wirkung des amerikanischen Einspruchs und des darauf folgenden Kaiserlichen Befehls derart, daß die kaum begonnene U-Bootstätigkeit stillgelegt war. Während der entscheidenden Beratungen im Hauptquartier am 15. waren weder der Chef des Admiralstabes noch ein beauftragter Vertreter von ihm zugegen gewesen — die angeregte Heranziehung des Admiralstabschefs und des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts war sogar abgelehnt worden. Die bevorstehende Rückkehr des Kaisers nach Berlin am 16. bot daher dem Vizeadmiral Bachmann die Gelegenheit, zum ersten Mal dem Kaiser in einem persönlichen Vortrag die Erfordernisse des U-Bootkrieges eingehend darzulegen.

Für diesen Immediatvortrag hatte der Admiralstab am 16. Februar folgende Unterlage ausgearbeitet:

„1. Der von Euerer Majestät am 4. d. M. genehmigte Handelskrieg mit Unterseebooten gegen England war gedacht als Vergeltungsmaßregel gegenüber dem englischen Bestreben, uns ohne Blockade durch Druck auf die Neutralen auszuhungern und zum Frieden zu zwingen.

„2. England hat nach dem Auftreten von »U 21« in der Irischen See die Bewaffnung möglichst vieler englischer Handelsschiffe mit Kanonen mit allen Mitteln betrieben. Es ist damit zu rechnen, daß die Unterseeboote, wenn sie, wie bisher, neben einem Schiffe zur Untersuchung auftauchen, ohne weiteres durch Geschützfeuer vernichtet werden. Auch mit Gewehrfeuer auf den Kommandanten oder dem Einschießen der Turmfenster sowie mit Werfen von Bomben muß nach Vorschlägen, die in englischen Zeitungen gemacht worden sind, gerechnet werden, desgleichen mit dem Versuch, das Unterseeboot zu rammen. Die »Shipping Gazette« vom 2. Februar setzte sogar eine Belohnung von 500 £ aus für die Bemannung desjenigen nicht armierten Handelsschiffes, das zuerst ein deutsches Unterseeboot zur Strecke bringt.

„Die Unterseeboote sind daher jetzt gezwungen, feindliche Handelsschiffe in gleicher Weise untergetaucht anzugreifen, wie Kriegsschiffe, wollen sie sich nicht selbst der Vernichtung aussetzen. Ihre Lage wäre hierbei nicht schwierig, wenn sie die Nationalität des anzugreifenden Schiffes an der Flagge erkennen könnten. Das hat die englische Admiralität in richtiger Erkenntnis der Sachlage durch ihren Geheimbefehl vom 31. Januar, nur noch neutrale Flaggen zu führen, vereitelt. Sie verfolgte damit augenscheinlich zwei Zwecke: einmal sollten deutsche Unterseeboote dadurch gezwungen werden, zur Untersuchung eines Schiffes und zur Fest-

stellung seiner Nationalität aufzutauchen und sich dabei der Gefahr der Vernichtung auszusetzen, wenn das betreffende Schiff sich als feindliches erwies, andererseits hoffte sie, wenn die Unterseeboote sich hierauf nicht einließen, und die Schiffe auch neutraler Flagge ohne weiteres vernichteten, auf Verwechslungen und dadurch herbeigeführte Konflikte Deutschlands mit neutralen Staaten . . . .

„Die Sachlage ist daher jetzt so, daß im Kriegsgebiet nur noch Schiffe mit neutraler Flagge fahren.

„Sogar die von manchen Neutralen eingeführte auffällige Bemalung des Schiffskörpers wird von den Engländern nachgemacht. Ein Unterseebootskrieg, der sich nur auf Angriffe gegen Schiffe feindlicher Flagge erstreckt, wird also zu nichts führen, da es solche nicht mehr gibt. Andererseits ist eine Feststellung, ob die Flagge zu Recht geführt wird, aus den oben erwähnten Gründen nicht möglich. Bei dieser Lage ist es erforderlich, die Neutralen von den Gefahren des Kriegsgebiets abzuschrecken. Sie sind deshalb auf das ernsteste vor den im Kriegsgebiet drohenden Gefahren gewarnt worden. Wenn sie trotzdem noch das Kriegsgebiet befahren, und durch Verwechslungen, die bei dem Mißbrauch neutraler Flaggen unvermeidlich sind, auf feindliche Schiffe berechneten Angriffen zum Opfer fallen, so kann dafür nicht die Deutsche Regierung verantwortlich gemacht werden. Um solchen Verwechslungen möglichst vorzubeugen, sollen den Unterseebooten Offiziere des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerika-Linie beigegeben werden, die aus ihrer Tätigkeit die Schiffe Neutraler, insbesondere amerikanischer Linien, ihrem Äußeren nach kennen. Ein weiteres Mittel, volle Sicherheit zu schaffen, würde sein, daß die Neutralen zur Begleitung ihrer Schiffe durch Kriegsschiffe veranlaßt werden, die für die richtige Flaggenführung und das Nichtführen von Konterbande garantieren. Auch ein bestimmter Hafen könnte den Neutralen freigegeben werden, am besten wohl Newcastle, damit sie in der Lage sind, Kohlen zu bekommen. Voraussetzung für dieses Zugeständnis unsererseits würde sein, daß die Englische Regierung sich verpflichtet, auf die Einfuhr jeglicher Konterbande über diesen Hafen zu verzichten. Eine dahingehende Anregung ist von dem Botschafter in Berlin der Amerikanischen Regierung gemacht worden und ist vom Botschafter mit Verständnis entgegengenommen worden. Kommt es auf dieser Grundlage mit Amerika zu einer Einigung, so ist zu hoffen, daß eine solche auch mit den übrigen Neutralen zu erreichen sein wird, und daß dann der Unterseebootskrieg so einsetzen kann, wie zu seiner wirksamen Führung notwendig ist.

Die augenblickliche Instruktion, nur Schiffe feindlicher Flagge zu vernichten, verspricht nicht den geringsten Erfolg und rechtfertigt nicht den für die Unterseeboote gefährlichen Aufenthalt im Kriegsgebiet.

„Wenn die jetzige Beschränkung aufgehoben wird, würde den Unterseebooten der auf der Anlage entworfene Befehl zu geben sein.

„Der 18. Februar, für den der Beginn des U-Bootskrieges angekündigt war, steht vor der Tür. Es ist zu befürchten, daß die Neutralen, wenn am 18. und den folgenden Tagen sich nichts ereignet, das Ganze für eine Täuschung halten und das Kriegsgebiet wie früher befahren werden. Dadurch wird die Gefahr von nicht beabsichtigten Verlusten neutraler Schiffe durch Verwechslungen vervielfacht. Ich bitte Ew. Majestät daher, den Beginn des U-Bootskrieges befehlen zu wollen, sobald der Stand der Verhandlungen mit den Neutralen es irgend gestattet."

Die von dem Chef des Admiralstabs nach dem Immediatvortrag am 17. Februar gefertigte Aufzeichnung über die Entscheidung des Kaisers lautete:

„Seine Majestät haben befohlen, daß die U-Bootsaktion in vollem Umfange und ohne Einschränkungen erst beginnen soll, wenn die diplomatischen Unterhandlungen mit den Neutralen zu einem erkennbaren Ergebnis geführt haben. Es soll alles zum sofortigen Einsetzen des uneingeschränkten Handelskrieges bereit gehalten werden. Den Beginn wollen Seine Majestät noch befehlen."

Für die Tätigkeit der U-Boote hatte der Vortrag vor dem Kaiser somit keine Veränderung gebracht; die politische Rücksicht war vorherrschend geblieben. Einen neuen Befehl, auf den die U-Boote zum Auslaufen warteten, konnte der Chef des Admiralstabs der Front nicht senden. Zur vorbereitenden Unterrichtung lediglich erhielten das Kommando der Hochseestreitkräfte und das Marinekorps in Flandern vom Admiralstab am 18. Februar folgende Verfügung:

„Seine Majestät der Kaiser haben für die Durchführung des Handelskrieges mit U-Booten folgenden ihm auf Allerhöchsten Befehl vorgelegten Befehl erlassen. Dieser soll jedoch erst auf besonderen Allerhöchsten Befehl in Kraft treten:

„1. Der Handelskrieg mit Unterseebooten ist mit allem Nachdruck zu führen.

„2. Feindliche Handelsschiffe sind zu vernichten.

„3. Neutrale Schiffe sollen geschont werden. Das Führen einer neutralen Flagge oder von Schornsteinabzeichen neutraler Dampferlinien ist allein jedoch nicht als Gewähr für neutrale Nationalität anzusehen. Auch das Führen weiterer neutraler Abzeichen (Band in Nationalfarben am Schiffskörper, aufgemalte Nationalflagge, nachts transparente Tafel mit Name und Nationalität usw.) bietet keine volle Sicherheit. Der Kommandant hat alle begleitenden Umstände, die zur Erkennung der Nationalität des Schiffes dienen können, zur Beurteilung heranzuziehen, z. B.: Bauart, Ort, Kurs, allgemeines Verhalten.

„4. Handelsschiffe neutraler Flagge, die im Konvoi fahren, sind dadurch als neutral ausgewiesen. Schwedische, dänische und norwegische Schiffe werden gemeinsame Konvois unter Schutz von Kriegsschiffen des einen oder des anderen dieser Staaten bilden.

„5. Lazarettschiffe sind zu schonen. Sie dürfen nur dann angegriffen werden, wenn sie offenkundig zum Transport von Truppen von England nach Frankreich benutzt werden.

„6. Die Schiffe der Unterstützungskommission für Belgien sind ebenfalls zu schonen. Sie sind kenntlich an:

a) einer großen weißen Flagge mit roter Inschrift »Commission for Relief of Belgium«,

b) der gleichen Aufschrift mit großen roten Buchstaben auf der Bordwand. Einige dieser Schiffe führen die englische Flagge.

„7. Sollten trotz Beobachtung größter Umsicht Verwechslungen vorkommen, wird der Kommandant gedeckt werden.

„Seine Majestät der Kaiser wollen, daß die U-Boote so bereitgehalten werden, daß auf seinen Befehl der Handelskrieg mit U-Booten im Sinne des obigen Befehls mit Nachdruck einsetzen kann."

Der 18. Februar, der Tag, an dem der Handelskrieg der U-Boote mit abschreckender Wirkung einsetzen sollte, war auf diese Weise vergangen. Nur zwei U-Boote befanden sich in See, die noch vor dem einschränkenden Befehl vom 14. ausgelaufen waren: „U 16" im Englischen Kanal, und „U 30" in der Irischen See. Kein einziges Handelsschiff wurde am 18. Februar von deutschen U-Booten versenkt[1]).

Der Chef des Admiralstabs stand vor einer Aufgabe, die militärisch unlösbar schien. Auf der einen Seite verlangte die Politik, daß Handels-

[1]) Die betreffenden Unternehmungen der genannten U-Boote werden erst im folgenden Band des „Handelskriegs mit U-Booten" behandelt werden.

schiffe mit neutraler Flagge nicht versenkt werden dürften, auch nicht, wenn über ihre Nationalität Zweifel bestanden, damit vor allem Konflikte mit den Vereinigten Staaten und Italien vermieden würden. Auf der anderen Seite erweckten die Beispiele des Flaggengebrauchs der englischen Dampfer „Lusitania", „Orduna" und „Laertes" sowie eine große Zahl fast täglich aus neutralen Hafenstädten beim Admiralstab einlaufender Nachrichten den sicheren Eindruck, daß der Rat des englischen Funkspruchs vom 31. Januar allgemein befolgt wurde, und daß die U-Bootskommandanten im Kriegsgebiet nur noch neutrale Flaggen zu sehen bekommen würden, von denen sie jedoch nicht festzustellen vermochten, wieweit sie zu Recht geführt wurden. Die Frage, die sich der Chef des Admiralstabs unter diesen Umständen vorzulegen hatte, war, ob er es militärisch vertreten konnte, entweder auf jede Tätigkeit der U-Boote zu verzichten — wie es der Standpunkt des Flottenchefs war —, oder sich mit den einschränkenden Befehlen vorläufig abzufinden und wenigstens den Versuch zu machen, eine schwache Wirkung zu erzielen.

Ein Mittel, das dazu verhelfen konnte, die Nationalität der im Kriegsgebiet fahrenden Handelsschiffe trotz etwaiger falscher Flagge und Abzeichen zu erkennen, war die bereits erwähnte Einschiffung von Handelsschiffsoffizieren der großen deutschen Dampferlinien auf den U-Booten. Durch eine Aussprache, die ein Offizier des Admiralstabs am 13. Februar mit dem amerikanischen Marine-Attaché in Berlin über die Note der Vereinigten Staaten gehabt hatte, war diese Anregung entstanden. Vom 15. ab standen von der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd eine genügende Zahl von Offizieren, welche in der atlantischen Fahrt Erfahrung hatten, und die meisten in Betracht kommenden Kauffahrteischiffe, im besonderen auch die amerikanischen, an ihrem Äußeren kannten, zur Teilnahme an den U-Bootsunternehmungen zur Verfügung.

Ferner hatten Erhebungen des Admiralstabs ergeben, daß amerikanische Handelsschiffe mit wenigen Ausnahmen nur die Häfen der englischen Westküste anzulaufen pflegten, daß daher die Möglichkeit, amerikanischen Schiffen zu begegnen, im Englischen Kanal und in der Nordsee kaum bestand. Auch der Verkehr italienischer Schiffe nach Häfen des Kanals und der Nordsee war nicht groß. Der Chef des Admiralstabs entschloß sich deshalb, nicht ohne Bedenken, das grundsätzliche Ablehnen jeglicher Einschränkung hinsichtlich der neutralen Flaggen aufzugeben und sich mit einem Befehl an die U-Bootskommandanten zur Schonung der amerikanischen und italienischen Flagge einverstanden zu erklären, wenn unter dieser Bedingung der Handelskrieg im Englischen Kanal und in der

Nordsee in Gang gesetzt werden könnte. Der Reichskanzler und das Auswärtige Amt stimmten einer solchen Lösung zu, und der Chef des Admiralstabs legte umgehend, am 19. Februar, dem Kaiser einen dahingehenden Antrag vor:

„1. Die Erklärung des Handelskrieges gegen England hat in der Nordsee bereits ihre abschreckende Wirkung ausgeübt. Der Verkehr der nordischen Reiche nach der Ostküste Englands ist bereits gelähmt. Diese Wirkung würde jedoch bald aufhören, wenn sich unsere U-Boote in der Nordsee nicht bemerkbar machen. Die Neutralen würden wieder Mut fassen und die Schiffahrt nach der englischen Ostküste wieder aufnehmen. Hiermit würde die Gefahr von Verwechslungen wieder wachsen.

„Ich halte es daher für geboten, den Handelskrieg mit U-Booten in der Nordsee entsprechend dem von Ew. Majestät am 17. Februar genehmigten Befehl nunmehr ohne Zeitverlust einsetzen zu lassen.

„2. Ähnlich liegen die Verhältnisse im Englischen Kanal. Hier hat die Tätigkeit von »U 20« abschreckend gewirkt. Einzelne holländische Reedereien haben ihre Fahrten vorläufig unterbrochen, um zunächst die Entwicklung der Dinge abzuwarten, andere wollen die Fahrten aufrechterhalten.

Auch im Kanal ist danach das sofortige Einsetzen des Handelskrieges mit U-Booten erforderlich.

„3. Amerikanische Schiffe, mit Ausnahme von vielleicht einzelnen Baumwolldampfern, kommen für die Schiffahrt im Kanal und in der Nordsee nicht in Betracht. Dagegen ist es möglich, daß italienische Schiffe nach Häfen des Kanals und der Nordsee fahren. Da die Vernichtung amerikanischer und italienischer Schiffe augenblicklich vermieden werden muß, werden, um ganz sicher zu gehen, Schiffe unter diesen Flaggen noch zu schonen sein.

„4. Der Herr Reichskanzler und das Auswärtige Amt haben dem Beginn des Handelskrieges in der Nordsee und im Kanal zugestimmt mit der Einschränkung, daß amerikanische und italienische Schiffe geschont werden.

„Euere Majestät bitte ich daher, befehlen zu wollen, daß der Handelskrieg mit U-Booten in der Nordsee und im Englischen Kanal im Sinne des von Euerer Majestät am 17. Februar erlassenen Befehls zu beginnen hat, daß jedoch Schiffe unter amerikanischer und italienischer Flagge zu schonen sind, sofern sie nicht sicher als feindliche erkannt sind.

„5. Die Freigabe der Irischen See für den Handelskrieg mit U-Booten

über den bisherigen einschränkenden Befehl vom 14. Februar hinaus würde erfolgen können, sobald sich die Stellung der Vereinigten Staaten und Italiens zu unserem Vorgehen besser übersehen läßt."

Von den deutschen Botschaftern in Rom und Washington lagen in diesen Tagen folgende Berichte vor:

Aus einem Telegramm des deutschen Botschafters in Rom, Fürst Bülow, an das Auswärtige Amt vom 14. Februar:

„Habe Aufzeichnung über deutschen Unterseebootskrieg gegen England Herrn Sonnino mit eingehenden Kommentaren übergeben. Herr Sonnino hörte Vorlesung und Erklärung schweigend an und meinte dann: »Die Zerstörung eines neutralen Schiffes unter neutraler Flagge ohne Untersuchung wäre eine ungeheuerliche Sache (une chose énorme), eine Sache, die nicht zulässig ist.« — Als ich nachdrücklich die perfide und barbarische Kriegführung der Engländer hervorhob, die uns zu solchen Maßnahmen zwinge, erwiderte der Minister, daß es sich jedenfalls um ein völliges Novum handele. Die Folgen eines solchen Vorgehens für die internationalen Beziehungen könnten sehr ernst werden .... Es gelang mir schließlich, den Minister von einer unfruchtbaren Diskussion über verwickelte Fragen des Völkerrechts auf den praktischen Gesichtspunkt zu lenken, was wir tun müßten, um bedauerliche Zwischenfälle zwischen uns und Italien zu vermeiden, wie dies ja gewiß auch sein Wunsch sei. Der Minister hat schon italienische Schiffe, die zwischen hier und England fahren, auf die ihnen drohende Gefahr aufmerksam gemacht, will dies weiter tun und meinte, es handele sich nicht um viele Fahrzeuge. Ich habe ihm geraten, sich die englische Kohle von englischen Schiffen bringen zu lassen, die italienischen Schiffe aber nach Nordamerika und Argentinien zu senden, um dort Getreide zu holen. Herr Sonnino meinte schließlich, er werde tun, was er könne, damit kein Unglück passiere ...."

Nach der Veröffentlichung der amerikanischen Einspruchnote folgte ein neues Telegramm des deutschen Botschafters in Rom vom 16. Februar:

„Amerikanische Note ist geeignet, starken Eindruck zu verwischen, den Erklärung Handelskrieges gegen England in Italien hervorrief. Zur Vermeidung Gefahr ähnlicher Note von Italien ist erwünscht, in Antwortnote bei möglichster Rücksichtnahme auf neutrale Interessen Notwendigkeit

unabänderlichen Festhaltens an Standpunkt zu versichern, höchstens als äußerstes Entgegenkommen Genehmigung Geleits neutraler Dampfer durch neutrale Kriegsschiffe bei Tage durch das Kriegsgebiet in Aussicht zu stellen.

In dem jetzigen schwierigen Augenblick abhängt in Italien viel davon, Respekt vor der Tat Deutschlands und seiner Flotte aufrechtzuerhalten, und Gefahr für neutrale Schiffahrt deutlich zu betonen."

Aus einem telegraphischen Bericht des deutschen Botschafters in Washington, Graf Bernstorff, datiert aus Stockholm vom 17. Februar:

„Heute Unterstaatssekretär Lansing Aufzeichnung übergeben, der unseren Standpunkt hinsichtlich des letzten Absatzes über Seekriegsrecht als »sehr vernünftig« bezeichnet. Wie sich die amerikanischen Handelsschiffe verhalten werden, kann ich heute noch nicht melden. Lansing wiederholte mir, was er mir schon früher sagte, daß er die amerikanische Note über den Unterseebootskrieg in erster Linie unter dem Eindruck verfaßt habe, daß die Zerstörung eines amerikanischen Schiffes die hiesige öffentliche Meinung außerordentlich erregen würde und unübersehbare Konsequenzen haben könnte."

Ein anderes Telegramm des deutschen Botschafters in Washington, datiert aus Stockholm vom 19. Februar:

„Senatskomité für auswärtige Angelegenheit nahm heute hinter verschlossenen Türen Mitteilung Herrn Wilsons entgegen, hinsichtlich der durch unseren Unterseebootskrieg geschaffenen Lage. Diese wurde, wie ich unter der Hand hörte, in den Mitteilungen als »von schlechter Vorbedeutung, aber nicht alarmierend« (ominous but not alarming) bezeichnet.

„Ich glaube nicht, daß hiesige Regierung sich entschließen wird, in England diplomatische Schritte zu tun, welche die Situation verbessern könnten, da sie immer unbeteiligt bleiben will. Indes würde meines Erachtens die Zerstörung amerikanischen Schiffes eine außerordentlich bedenkliche Erregung schaffen, welche die schlimmsten Folgen haben könnte. Ich rate dringend, House kommen zu lassen, oder, wenn er schon dort, Lage mit ihm zu besprechen. Er hat hier mehr Einfluß als irgendein anderer[1])."

[1]) Gemeint ist der politische Vertraute des Präsidenten Wilson, Oberst House, der sich Ende Februar mit politischem Auftrag in London befand. Seine Ankunft in Berlin wurde erwartet.

Dem Antrag des Admiralstabs vom 19. Februar, den Handelskrieg der U-Boote in der Nordsee und im Englischen Kanal unter Schonung der Schiffe mit amerikanischer und italienischer Flagge beginnen zu lassen, wurde von seiten des Kaisers Folge gegeben, so daß der Admiralstab am 20. eine entsprechende Anweisung an den Flottenchef und das Marinekorps abgehen lassen konnte:

„1. Seine Majestät der Kaiser haben den Beginn des Handelskrieges mit U-Booten gemäß dem am 18. Februar übersandten Befehl für das Gebiet der Nordsee und für den Englischen Kanal befohlen. Seine Majestät wollen jedoch, daß vorläufig Schiffe unter amerikanischer und italienischer Flagge in diesen Gebieten geschont werden, sofern sie nicht sicher als feindlich erkannt sind. Die Freigabe der übrigen Teile des Kriegsgebiets über den einschränkenden Befehl vom 14. Februar hinaus haben sich Seine Majestät noch vorbehalten. Ich hoffe, daß sie in kurzer Zeit erfolgen wird.

„2. Die Rücksicht auf einen von neutraler Seite ausgegangenen Vorschlag, über den verhandelt wird, macht es vorläufig nötig, daß in dem nachstehend genau umgrenzten Gebiete nur sicher als feindlich erkannte Schiffe vernichtet werden. In diesem Gebiete dürfen Schiffe unter neutraler Flagge unter keinen Umständen angegriffen werden.

„Das Gebiet wird umgrenzt durch 1. die Linie: Farn-Insel—Lindesnes, 2. die Linie: Englische Ostküste auf 55° Nordbreite bis 0° Länge und von diesem Punkte bis Hanstholm.

„Das gleiche Gebiet darf nicht mit Minen verseucht werden." (Textskizze Nr. 5, Seite 137.)

Was für die amerikanische und italienische Schiffahrt im Englischen Kanal und in der Nordsee galt, traf im Grunde auch für den Handel dieser Nationen nach den Häfen der englischen Westküste zu. Auch dort, in der Irischen See und auf den dahin führenden Seestraßen, waren, wie die Feststellung ergab, nur verhältnismäßig wenige und zum Teil typische amerikanische und italienische Kauffahrteischiffe anzutreffen, mit deren Unterscheiden durch sachkundige Handelsschiffsoffiziere gerechnet werden konnte. Wenn die Marine für den Handelskrieg in der Irischen See die gleiche Einschränkung bezüglich der amerikanischen und der italienischen Flagge in Kauf nahm wie für den Kanal und die Nordsee, so war dies schließlich ein Versuch, der zeigen mußte, ob und in welchem Umfange diese neutralen Flaggen von feindlichen Schiffen als Hilfsmittel gegen die deutschen U-Boote gebraucht und wie weit die Unter-

nehmungen der U-Boote in ihrem Ergebnis dadurch beeinträchtigt werden würden.

Der Chef des Admiralstabs glaubte, auch diese Verantwortung übernehmen zu müssen, zumal der sonst sicher zu erwartende Fehlschlag der groß angekündigten Seekriegsmaßnahme auch einen nicht unerheblichen Verlust an politischem Ansehen bedeutet hätte. Nachdem Vizeadmiral Bachmann sich des Einverständnisses des Reichskanzlers und des Staatssekretärs des Äußeren versichert hatte, legte er noch am 22. Februar dem Kaiser folgenden Antrag vor:

„Durch Befehl Euerer Majestät vom 19. Februar sind der Durchführung des Handelskrieges mit U-Booten gegenüber den grundlegenden Befehlen vom 17. Februar noch starke Beschränkungen auferlegt. Sie haben zur Folge, daß englische Schiffe in der Irischen See durch Heißen irgendeiner neutralen Flagge, im Kanal und in der Nordsee durch Heißen der amerikanischen und italienischen Flagge ungefährdet fahren können.

„Ein längeres Aufrechterhalten der befohlenen vorläufigen Einschränkungen muß zum Mißlingen des Handelskrieges mit U-Booten führen. Sie schließen den notwendigen Erfolg gegen englische Schiffe aus und bedeuten eine nutzlose starke Gefährdung und Abnutzung von Material und Personal unserer U-Boote. Sie führen ferner dazu, daß die an die Neutralen erlassene Warnung ihre Wirkung verliert und diese ihre Fahrten wieder aufnehmen.

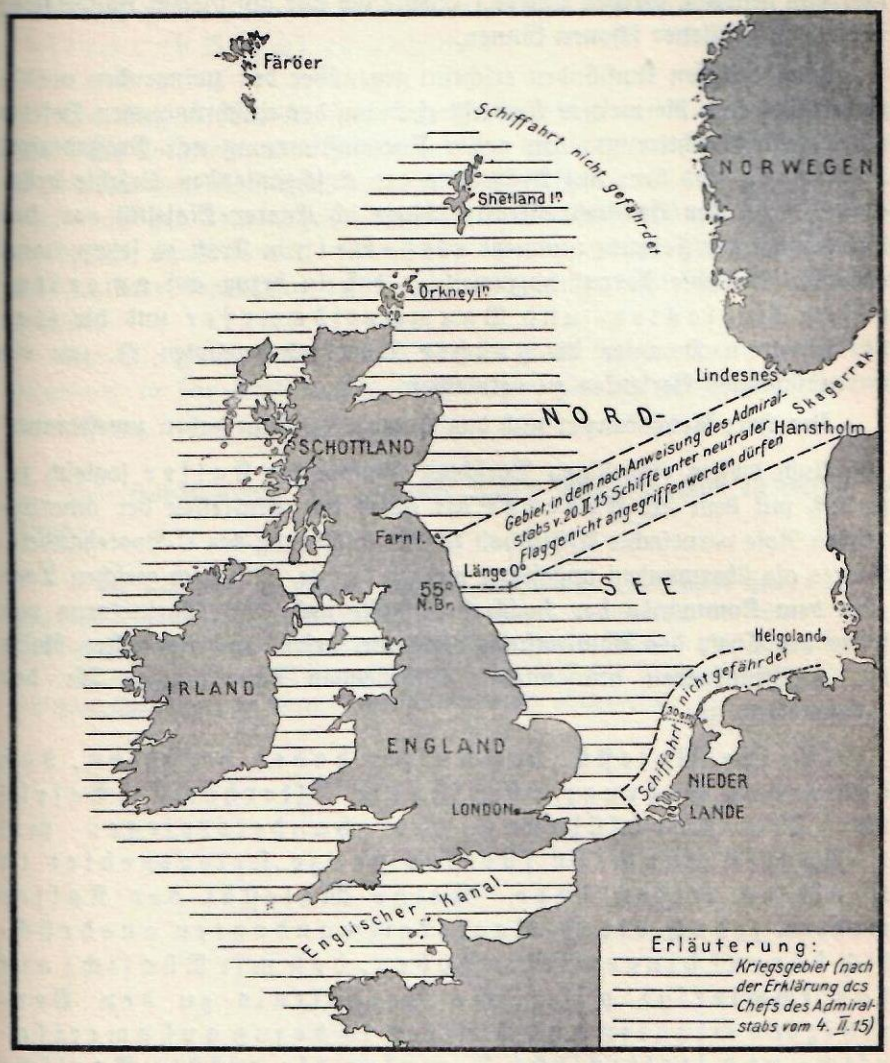
„Das in der Irischen See stationierte U-Boot (»U 30«) muß etwa am 23. Februar den Rückmarsch antreten. Der Ersatz kann nicht hinausgeschickt werden, bevor endgültige Befehle gegeben sind, weil eine funkentelegraphische Übermittlung von Befehlen nach der Irischen See nicht gesichert ist. Die Irische See, in der die Hauptwirkung des Handelskrieges erzielt werden soll, ist infolgedessen von den U-Booten in nächster Zeit entblößt.

„Wir treiben so einem militärischen Fehlschlag entgegen, der unter allen Umständen vermieden werden muß.

„Die Handelsschiffe neutraler Nationalität, die aus politischen Gründen besonderer Beachtung bedürfen, sind die amerikanischen und die italienischen.

„Vier amerikanische Passagierdampfer, die nach Liverpool fahren, sind an ihrer Bauart und infolge ihrer regelmäßigen Fahrzeit mit Sicherheit zu erkennen, somit durch Verwechslung nicht gefährdet. Die anderen amerikanischen Schiffe europäischer Fahrt sind Baumwolldampfer, die nach

Textskizze Nr. 5. Kriegsgebiet, nach der Erklärung des Chefs des Admiralstabs vom 4. Februar 1915.



neutralen und deutschen Häfen des Festlandes fahren und nur in geringer Anzahl den Englischen Kanal passieren. Auf diese werden die U-Boote besonders hinzuweisen sein. Italienische Dampfer fahren nur nach der Irischen See und dem Bristol-Kanal, um Kohlen zu holen. Auf sie aufmerksam gemacht, werden unsere U-Boote die nur auf diesem Handelsweg fahrenden Italiener schonen können.

„Unter diesen Umständen erscheint gegenüber den zwingenden militärischen Gründen die weitere Aufrechterhaltung der einschränkenden Befehle nicht mehr gerechtfertigt. In voller Übereinstimmung mit Großadmiral v. Tirpitz und dem auf Aufhebung der einschränkenden Befehle drängenden Chef der Hochseestreitkräfte schlage ich Euerer Majestät vor, den Befehl vom 17. Februar nunmehr allgemein in Kraft zu setzen, dabei aber die U-Boote darauf hinzuweisen, daß in bezug auf amerikanische Passagier- und Baumwolldampfer und die italienischen Dampfer die größte Vorsicht geboten ist, um ein unbeabsichtigtes Versenken zu vermeiden.

Der Herr Reichskanzler und das Auswärtige Amt haben zugestimmt."

Auch diesem einhelligen Vorschlag stimmte der Kaiser sogleich zu, so daß mit dem 22. Februar der durch das Eintreffen der amerikanischen Note verursachte Aufenthalt für die Eröffnung des U-Bootshandelskrieges als überwunden angesehen werden konnte. An dem gleichen Tage ging dem Kommando der Hochseestreitkräfte und dem Marinekorps von seiten des Chefs des Admiralstabs der letzte Befehl in dieser ersten Reihe der einschränkenden und wieder aufhebenden Anordnungen für den U-Bootskrieg zu:

„Seine Majestät der Kaiser haben befohlen, daß der am 18. Februar übersandte Allerhöchste Befehl für die Durchführung des Handelskrieges mit U-Booten nunmehr für das ganze Kriegsgebiet in Kraft zu treten habe. Seine Majestät der Kaiser wollen jedoch die U-Bootskommandanten ausdrücklich darauf hingewiesen haben, daß mit Rücksicht auf das schwierige politische Verhältnis zu den Vereinigten Staaten und Italien in bezug auf amerikanische und italienische Dampfer die größte Vorsicht geboten ist, um ein unbeabsichtigtes Versenken derselben zu vermeiden. Bezüglich der amerikanischen Passagierdampfer vergleiche Sachlage vom 21. Fe-

bruar[1]). Amerikanische Baumwolldampfer passieren den Kanal auf dem Wege nach Rotterdam und Bremen[2]) und zurück. Italienische Dampfer gehen mit Ladung zum Teil nach Häfen der Irischen See, in größerer Zahl nach Kohlenhäfen des Bristol-Kanals, um dort Kohlen und Fracht zu nehmen."

Der Weg für das Eröffnen des Handelkriegs mit U-Booten in allen Teilen des vorgesehenen Kriegsgebiets um England war vom 22. Februar ab frei, mit dem Vorbehalt, daß den U-Bootskommandanten der amerikanischen und der italienischen Flagge gegenüber überall die größte Vorsicht anbefohlen worden war. Eine nicht unbeträchtliche politische Verantwortung war damit den die U-Boote führenden Seeoffizieren auferlegt worden.

Am 21. Februar waren bereits zwei Boote von Ostende und Helgoland in das Kriegsgebiet ausgelaufen, am 25. Februar folgten vier weitere.

Der Handelskrieg der U-Boote gegen England war endgültig im Gange.

---

[1]) Die erwähnte „Sachlage", d. h. eine täglich vom Admiralstab herausgegebene Sammlung von wichtigen Seekriegsnachrichten, enthielt Abbildungen der amerikanischen nach England fahrenden Passagierdampfer sowie deren Abfahrt- und Ankunftszeiten.

[2]) In der Zeit vom 8. Januar bis 22. März 1915 sind 20 amerikanische Dampfer mit Baumwollladung in Bremen und Bremerhaven eingelaufen.

9. Rückblick.

Verfolgt man die Linie der Entwicklung, die der Gedanke, einen Handelskrieg mit U-Booten zu führen, bei den leitenden Stellen der deutschen Kriegführung durchlaufen hat, von dem Beginn, am 7. November 1914, als der Chef des Admiralstabs den Vorschlag der Marine an den Reichskanzler gelangen ließ, bis zu dem Zeitpunkt, als der Beschluß am 22. Februar zur Tat wurde, dann sieht man, daß diese Linie nicht stetig und in gerader Richtung einem klar erkannten Ziel zustrebt.

Im November und Dezember 1914 bestand zwischen dem Admiralstab — außer dem Chef des Admiralstabs selbst — und den politischen Reichsstellen annähernd Einstimmigkeit. Das Zusammenwirken von Marine und Politik auf einem schwierigen, nur in dauernder gemeinsamer Arbeit zu beherrschenden Gebiet der Kriegführung ging, obwohl in Friedenszeit nicht vorbereitet, ohne Hemmung vonstatten.

„Angesichts der weittragenden Folgen, die die Maßnahme (der U-Bootskrieg) für uns haben kann, rechtfertigt sich ihre Anwendung nur dann, wenn volle Erfolgsaussichten bestehen. Dies ist aber nur dann der Fall, wenn die Maßnahme von vornherein in großem Umfange zur Anwendung kommt." — „Bei der unentschiedenen Landkriegslage besteht die Gefahr, daß neutrale Staaten, in erster Linie die Vereinigten Staaten und Italien, infolge der Schädigung ihres Handels an die Seite Englands gedrängt werden könnten. . . . Daher abwarten, bis durch Erfolge im Landkriege eine gefestigte Stellung gegenüber den Neutralen geschaffen sein wird." — So der Admiralstab in seinen Denkschriften vom 13. und 14. November. — „Ich halte die Gefahren, die aus einer allgemeinen Entrüstung der Neutralen entstehen können, doch für beachtenswert. Vielleicht wäre geplante Blockade nur in Aussicht zu nehmen, wenn sie bei sehr günstiger militärischer Lage im Osten und Westen und gleichzeitiger ernsthafter Bedrohung Englands in seinen Kolonien geeignet wäre, England zum Frieden zu zwingen, oder wenn umgekehrt in äußerster Not Blockade unsere letzte Zuflucht wäre." — Der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg am 21. November.

„Was das Verhalten der Neutralen betrifft, so dürfte dieses sehr wesentlich davon abhängen, wie sich die Kriegslage zur Zeit unseres Vorgehens gestaltet hat. Ist diese ungünstig, so würden uns voraussichtlich

die davon betroffenen Mächte den Krieg erklären. Auf die gleichen Folgen müßten wir uns bei Italien und den Vereinigten Staaten auch dann gefaßt machen, wenn sich die Kriegslage noch als unentschieden darstellt .... Deshalb U-Bootskrieg nur dann, wenn einerseits Lebensinteressen Englands dadurch gefährdet, andererseits Kriegserklärungen der neutralen Mächte mit großer Wahrscheinlichkeit vermieden werden." — Das Auswärtige Amt am 30. November.

„Es fragt sich, wieweit der Widerstand der Neutralen für uns gefährlich werden kann und wieweit den gegen England erwarteten Vorteilen nicht anderweitige, durch die Haltung der Neutralen bedingte Nachteile gegenüberstehen ... Eine Maßregel, wie die U-Bootsblockade, die auf die Haltung der Neutralen und auf unsere Zufuhr abträglich wirken muß, läßt sich erst dann ohne gefährliche Folgen zur Anwendung bringen, wenn unsere militärische Lage auf dem Festland so gesichert ist, daß die Entscheidung hier als zweifellos angesehen werden und die Gefahr des Übertritts der Neutralen zu unseren Gegnern als ausgeschlossen gelten kann. Dieser Moment erscheint heute noch nicht gekommen." — So der Reichskanzler und das Auswärtige Amt in ihrer Denkschrift vom 27. Dezember 1914.

Die gleichen Gedanken — hinreichende Zahl von U-Booten, Vorsicht gegenüber den Neutralen — sprach zu gleicher Zeit auch der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Großadmiral v. Tirpitz, aus: „Zeitpunkt nicht früher, als einigermaßen U-Boote zur Stelle." — „5 bis 7 Blockadestellungen sind zu wenig." — „Die bisherigen Kriegserfahrungen haben leider gezeigt, daß Deutschland auf die Angelegenheiten der Neutralen mehr Rücksicht nehmen muß als England."

Im Laufe des Januar 1915 jedoch trat in dem Fortgang der Erwägungen eine bedeutsame Wendung ein: Marine und Politik gerieten in Gegensatz.

Der Admiralstab änderte seine ursprüngliche Ansicht und stellte sich mit seinem Bericht vom 20. Januar uneingeschränkt auf die Seite seines Chefs, des Admirals v. Pohl:

„Es ist anzunehmen, daß jetzt der gefährliche Moment einer Blockade für England da ist, in dem eine ernste Störung der Zufuhren England zum Frieden zwingen könnte. Diese Lage wird sich ändern, sobald die neue argentinische Ernte auf dem englischen Markt erscheint. Dies ist vom Februar ab der Fall. Der Handelskrieg mit U-Booten muß also so einsetzen, daß er die zahlreichen Dampfer trifft, die diese Ernte nach

England bringen.... Denn sonst ist es zu spät." — „Der Gedanke, den Zeitpunkt der Eröffnung des U-Bootskrieges von unserer Lage auf den Landkriegsschauplätzen abhängig zu machen, um eine gute Stellung gegenüber dem etwaigen Einspruch der Neutralen zu haben, darf nicht dazu führen, den Beginn des U-Bootskrieges zu verzögern. *Wir brauchen überhaupt nicht mit einem Einspruch der Neutralen zu rechnen.*"

Die Front der Marine wurde in diesem wichtigen Punkte geschlossen, als auch der Großadmiral v. *Tirpitz* zur selben Zeit, nach der zu Anfang von ihm betonten vorsichtigen Zurückhaltung, der zuversichtlichen Auffassung des Admiralstabes bezüglich der Neutralen, vor allem Amerikas, beitrat: An eine Kriegserklärung der Vereinigten Staaten aus Anlaß des U-Bootskrieges glaube er nicht; im übrigen würde eine solche Kriegserklärung auf den Seekrieg ohne Einfluß sein, da die feindlichen Flotten Deutschland gegenüber stark genug seien, und Truppen würden die Amerikaner nicht herübersenden. Während die leitenden Stellen der Marine nach ihrer Kursänderung im Januar eine baldige Eröffnung des U-Bootshandelskrieges anstrebten, hatte die öffentliche Meinung in ganz Deutschland begonnen, unter dem Einfluß des Tirpitz-Wiegand-Interviews, sich in dieser Frage für den rücksichtslosen Gebrauch der U-Bootswaffe gegen England einzusetzen und zur Entscheidung zu drängen. Diese Bewegung, die durch die Anlagen (22 bis 25) veranschaulicht werden soll, ist ein weiterer, nicht zu übersehender Vorgang in der Entwicklung, die sich im Januar 1915 in der Richtung auf den Februar-Beschluß vollzog.

Allein der *Reichskanzler* und das *Auswärtige Amt* verblieben auf ihrem ablehnenden Standpunkt; ihre Bedenken wegen der Neutralen bestanden fort.

So spitzte sich die Frage, wie der U-Bootskrieg von den neutralen Staaten aufgenommen werden würde und wieweit Rücksicht auf sie zu nehmen sei, zu der hauptsächlichen und fast alleinigen *Streitfrage zwischen Marine und Politik* zu.

Daneben geriet die andere Frage, die der Admiralstab als einer der ersten aufgeworfen hatte, ob die *Zahl der U-Boote* ausreiche, damit „volle Erfolgsaussichten bestehen" und „die Anwendung der Maßnahme sich angesichts der weittragenden Folgen rechtfertige", in den Hintergrund. Als im Januar die Gutachten der Sachkundigen der Volkswirtschaft übereinstimmend dahin lauteten, daß eine nachhaltige Unterbindung der englischen Seezufuhr von ungeheuerer Wirkung auf die Versorgung des

Inselreichs sein müßte, und daß der Monat Februar die günstigste Zeit im Jahre sei, scheinen diese Hinweise im Admiralstab wie alarmierend gewirkt zu haben. Zwar sollte man meinen, daß gerade die Gutachten, die eine Vorstellung gaben von der gewaltigen Raummenge der englischen Lebensmittel- und Rohstoffeinfuhr, geeignet gewesen wären, zu der Überlegung zu führen, wie groß denn die Aufgabe war, die man sich zumutete, wieviel feindlicher Schiffsraum etwa täglich oder monatlich zu versenken wäre, und wie viele U-Boote nach ihrer Waffenausrüstung und durchschnittlichen Waffenwirkung dazu gehörten, um der beträchtlichen Zahl der an jedem Tage in englischen Häfen einlaufenden Schiffe oder dem Gesamtbestande des englischen Handelsschiffsraums von rund 19 Millionen Brutto-Register-Tonnen einen so schweren Verlust zuzufügen, daß von einer Unterbindung der feindlichen Schiffahrt ernstlich gesprochen werden konnte. Der Unterstaatssekretär Zimmermann war auf solchem Gedankengang, als er in dem Bericht des Auswärtigen Amts an den Reichskanzler vom 30. November von den Bedingungen sprach, die erfüllt sein müßten, um sich für einen Handelskrieg mit U-Booten zu entschließen: „Unsere Seestreitkräfte müßten in der Lage sein, die Sperrung (der englischen Küsten) so weit durchzuführen, daß die Schiffahrt nach England wenigstens einige Wochen hindurch im wesentlichen zum Stillstand kommt. Eine lediglich sporadische Vernichtung einzelner englischer Kauffahrteischiffe würde die Lebensmittelzufuhr nach England schwerlich in einer Weise verhindern oder abschrecken, daß dadurch das Britische Reich im Hinblick auf eine Hungersnot zur Unterwerfung gebracht werden könnte." Diese Anregung ist jedoch nicht weiter ins Praktische verfolgt worden. Eine zahlenmäßige Berechnung über das Verhältnis des als Angriffsziel vorhandenen feindlichen Frachtraums zu der Größe des mindestens zu erreichenden Versenkungsergebnisses und zu der Zahl der dazu notwendigen Boote ist vor dem Februar 1915 nicht angestellt worden. Ein wesentlicher Grund für diese jetzt wohl auffällig erscheinende Tatsache ist der, daß die Marine, wie erwähnt wurde, allgemein mehr mit der Wirkung rechnete, die durch die Abschreckung der Schiffahrt entstehen würde, als mit der durch die tatsächliche Vernichtung von Schiffen und Ladungen. Der Admiralstab hatte zwar erkannt und hervorgehoben, daß ein gewisser Achtung gebietender Mindesterfolg aufzuweisen sein müsse um die Neutralen nach Möglichkeit ganz vom Kriegsgebiet fernzuhalten. Sein Plan war aber wesentlich über das hinausgegangen, was die Front nach fünfmonatigen Kriegserfahrungen zu leisten vermochte: Ein technisches Mißverständnis im Admiralstab, das zugleich eine Schwäche in der Vor-

kriegsorganisation der leitenden Stellen der Marine offenbarte. Zugunsten des Flottenkommandos und vor allem zugunsten des Reichs-Marine-Amts und seines Staatssekretärs, des Großadmirals v. Tirpitz, dem für die Durchführung der Flottengesetze eine überragende Stellung eingeräumt worden war, waren die Befugnisse des Chefs des Admiralstabs, dem die geistige Vorbereitung auf die Kriegsverwendung der Seestreitkräfte oblag, stark eingeengt. So war unter anderem der Admiralstab bei der technischen Entwicklung und der militärischen Ausbildung der U-Boote, die fast ausschließlich in den Händen des Reichs-Marine-Amts lagen, bis zu dem Beginn des Krieges nicht beteiligt gewesen; der praktische Gebrauch dieser Waffe und die genaue Kenntnis der Möglichkeiten, die in ihr steckten, waren ihm daher fremd. Dazu kam, daß dem Admiralstab, der im übrigen auch mit Personal unzureichend ausgestattet war — im Frühjahr 1915 zählte der Stab außer dem Chef 14 aktive Seeoffiziere —, für die täglich an ihn herantretenden Fragen der Verwendung der U-Boote kein in diesem Sondergebiet ausgebildeter Fachmann zur Verfügung stand. Wenn daher ein Irrtum in einer der ersten Erwägungen für den U-Bootskrieg an der leitenden Stelle der Marine vorgekommen ist, so ist der Nachteil, der daraus entstanden ist, nicht nur den Personen, sondern auch den Verhältnissen zuzuschreiben, wie sie durch die Organisation der noch im Ausbau begriffenen Marine bedingt waren.

Der Nachteil fiel allerdings schwer in die Waagschale: Dem Chef des Admiralstabes wurde in seinem eiligen Handeln nicht Einhalt geboten, so daß er dem Reichskanzler auf seine Zweifelsfrage im entscheidenden Augenblick, am 1. Februar, die Erklärung gab, die vorhandene Zahl von U-Booten reiche nach seiner und anderer Sachverständiger Überzeugung aus, um England schwer genug zu schädigen und nach kurzer Zeit zu einem Einlenken zu bewegen. Die Frage war danach keine militärische mehr, nur die politischen Bedenken wegen der Neutralen blieben noch übrig, und auch die politischen Bedenken verloren an Bedeutung, wenn der Admiral den militärischen Erfolg der Seekriegsmaßnahme in so sichere Aussicht stellte.

Die Zustimmung des Kanzlers war aber dadurch zweifellos noch keineswegs gewonnen. „Die Zuversicht der Marine ist" — wie er sich selbst ausdrückte — „nicht ohne Eindruck auf ihn geblieben"; aber das Ausschlaggebende war dies nicht. Im Mittelpunkt der Unterredung vom 1. Februar hat vielmehr wieder, wie auch in allen früheren Meinungsäußerungen des Reichskanzlers und des Auswärtigen Amts, die Erörterung der Gefahren gestanden, die durch den U-Bootskrieg von der Seite der

neutralen Staaten erwachsen könnten, und die Frage, wie die Gefahren einzuschätzen und zu vermeiden wären.

Die militärische Zuversicht des Admirals v. Pohl war auf die Annahme gegründet, daß die neutralen Schiffe nach eindringlicher Warnung das Kriegsgebiet meiden, und daß vereinzelte, die sich nicht davon abhalten ließen, infolge unvermeidlicher Verwechslung der Vernichtung durch die U-Boote anheimfallen würden. In dem Gedanken der Abschreckung als eines bewußten militärischen Hilfsmittels war inbegriffen, daß gerade solche neutralen Schiffsverluste wirkungsvoll dazu beitragen könnten, die neutrale Schiffahrt nach England zum Erliegen zu bringen. Vorsorgliches Beschränken der Handlungsfreiheit der U-Bootskommandanten, um die Möglichkeit von politischen Zusammenstößen mit den Neutralen zuverlässig auszuschalten, würde deshalb dem militärischen Grundgedanken der Marine zuwiderlaufen. Aufgabe der Politik müßte es im Gegenteil sein, durch feste Haltung gegen neutrale Einsprüche, die kommen mochten, die Kriegführung der U-Boote zu unterstützen.

„Es ergibt sich, daß, wenn die Blockade einmal ausgesprochen ist, dem Handel der Neutralen keine Zugeständnisse gemacht werden können." Mit diesen Worten hatte der Führer der U-Boote, Korvettenkapitän Bauer, am 27. Dezember vorausschauend den Punkt bezeichnet, über den Klarheit bestehen mußte, wenn der U-Bootskrieg Wirkung und Erfolg haben sollte. In demselben Sinne hätte der Chef des Admiralstabes, Admiral v. Pohl, am 1. Februar die Auffassung der Marine vor der politischen Reichsleitung vertreten müssen. Nur wenn der Ernst der Dinge, die bevorstanden, in der Aussprache nicht verkleinert oder verschleiert, sondern deutlich bis in die militärische Einzelheit, die wichtig werden konnte, ins Auge gefaßt wurde, waren Einhelligkeit und Geschlossenheit der Führung weiterhin gesichert. Bei aller Vorsicht in der Benutzung der wenigen vorhandenen Angaben muß jedoch als feststehend angesehen werden, daß Admiral v. Pohl am 1. Februar einen anderen Weg eingeschlagen hat, um nur zu seinem Ziel zu gelangen, daß er den Kanzler nicht überzeugt, sondern überredet hat und daß dieser die Besprechung verließ und am folgenden Tage seine Einwilligung gab, ohne klar und vollkommen unterrichtet worden zu sein.

Wenn aus der militärischen Betrachtungsweise ein Beitrag gebracht werden soll zu einem geschichtlichen Urteil über die Verantwortlichkeit für den Entschluß, der unter so eigenartigen Umständen zustande gekommen ist, so wird der Satz voranzustellen sein: daß eine militärische Kriegs-

maßnahme, die politischen Einschlag hat, von der Politik führend zu bestimmen ist. Der vorliegende Fall war ein solcher, in dem die Belange der militärischen Kriegführung aufs engste mit der Politik verknüpft waren. Hier aber, in der Entscheidung über den U-Bootskrieg, ist nicht zu verkennen, daß der Admiral die Führung genommen und der Staatsmann sich ihm, widerstrebend, angeschlossen hat. Militärische Vorteile und politische Nachteile waren gegeneinander abzuwägen. Für den militärischen Erfolg verbürgte sich der Chef des Admiralstabes und war sich der alleinigen Verantwortung dafür sicherlich bewußt. Darüber hinaus aber hat er in gleicher Weise bei dem Beurteilen der politischen Kehrseite seine Stimme zur Geltung zu bringen gesucht, und es gewinnt den Anschein, daß auch auf diesem Gebiet seiner Führung gefolgt worden ist. Die Stimmung des neutralen Auslandes zu ergründen, war politische Aufgabe. Die politischen Reichsstellen waren im Besitz der Hilfsmittel, sich auf diesem, ihrem eigensten Gebiet ein selbständiges Urteil zu bilden. Sie trugen die Verantwortung, wenn sie die weitere Entwicklung der politischen Beziehungen nicht fest in ihrer Hand behielten.

Das letzte Wort war von der Stelle zu sprechen, die über Wehrmacht und Politik stand. Die Wahl des Orts und der Stunde dazu, die Heranziehung der Führenden der anderen Ressorts der Reichsleitung konnte nicht sorglich genug bedacht werden. Es war die große Gelegenheit, das Für und Wider und alles das, was an Gedankenarbeit zwischen Marine und Heerführung, Politik und Wirtschaft, vorbereitet war, vor der letzten Unterschrift noch einmal darzulegen und wirken zu lassen. Der Vorgang am 4. Februar war nicht von dieser Art. Eine Form wurde erfüllt; die Entscheidung war bereits am 1. Februar gefallen.

Die Wirkung des Einspruchs der Vereinigten Staaten, die Art der Beschlußfassung im Großen Hauptquartier am 14. und die bis zum 22. Februar schnell sich folgenden Vorschläge und Befehle legen Zeugnis davon ab, daß ein einheitliches Zusammenwirken von Kriegführung und Politik nicht entstanden ist. Zwischen dem Bestreben des Reichskanzlers und des Auswärtigen Amts, die Kriegführung den unvorhergesehenen politischen Schwierigkeiten anzupassen, und dem Willen des Admiralstabs, an dem gefaßten Entschluß unentwegt festzuhalten, war schließlich ein Ausgleich gefunden worden. Ob aber die inneren Gegensätze in der Kriegsleitung damit überbrückt waren, mußte die Zukunft lehren.

Zu derselben Zeit, als sich die deutsche Regierung in den Wintermonaten 1914/15 mit der zwiespältigen Frage auseinanderzusetzen hatte, ob der Handelskrieg mit U-Booten gegen England, den die Seekriegs-

leitung für notwendig erachtete, die ungewissen Gefahren lohne, die er heraufbeschwören konnte, befand sich die politische Leitung auf englischer Seite in einer ähnlichen Zwangslage. Die Konterbandemaßnahmen zur Abschnürung Deutschlands trafen den Handel der Vereinigten Staaten ebenso wie den aller anderen seefahrenden Neutralen. Es war auch für England die Frage, wieweit dieser Bogen gespannt werden durfte. Mit großer Behutsamkeit und ohne Hast wurde in London mit den Maßnahmen des Seehandelskriegs gegen den einen Neutralen mit achtbarer Macht, die Vereinigten Staaten, an die Grenze herangegangen, die politisch zulässig erschien. „Bei allen Auseinandersetzungen mit den Vereinigten Staaten über Konterbande" — so schreibt der Leiter der englischen Außenpolitik, Lord Edward Grey — „waren wir in der gleichen Lage wie ein Mann, der sein Schiff durch ein unbekanntes Meer voll gefährlicher Untiefen, Klippen und verräterischer Strömungen zu steuern hat. Wir hielten unseren Kurs und kamen glücklich durch, aber wir hatten uns durchloten und oft recht langsam fahren müssen."

In weit höherem Grade jedoch als die englische Hunger-Blockade führte der deutsche U-Bootskrieg unbekannten politischen Schwierigkeiten und Fährnissen entgegen. In dem diplomatischen Ringen der kommenden Jahre um die Haltung der Vereinigten Staaten und ihres Präsidenten waren bei der besonderen Art der amerikanischen „Neutralität", bei der finanziellen und wirtschaftlichen Verbundenheit Englands mit den Vereinigten Staaten und bei der günstigen geographischen Lage Englands alle Vorteile auf der Seite unseres mächtigen Gegners. Nur größte Erfolge der U-Bootswaffe konnten einen Ausgleich schaffen.

10. Das U-Bootsmaterial. Die militärisch-technischen Vorbereitungen und Vorbedingungen für den U-Bootskrieg.

Um die Leistungsfähigkeit und die Eigenart der deutschen U-Bootswaffe, wie sie bei Beginn des Handelskriegs gegen England beschaffen war, verständlich zu machen, ist es notwendig, einen Blick auf ihr Entstehen und ihre Entwicklung in den Jahren vor dem Kriege zu werfen.

Die deutsche Marine hat sich mit der Konstruktion von U-Booten erst beschäftigt, als die technische Möglichkeit vorlag, Boote zu bauen, die befähigt waren, auf hoher See verwendet zu werden und ihre Angriffe bis vor die feindlichen Häfen zu tragen. Für die örtliche Verteidigung der deutschen Küste und den Schutz der Ostsee-Gewässer standen andere Mittel zur Verfügung. Auf U-Boote, die sich nur für diese Zwecke eigneten, wurde in der deutschen Marine verzichtet.

Zum Erfüllen der Aufgaben, vor die ein Hochsee-U-Boot in dem gedachten hauptsächlichen Tätigkeitsgebiet der deutschen Seekriegführung, der Nordsee mit ihrem im Winter sehr rauhen Wetter gestellt werden würde, waren Seefähigkeit und ein großer Fahrbereich die wichtigsten Vorbedingungen, daneben Betriebssicherheit der Maschinen und nicht zum wenigsten ausreichende Unterbringungs- und Verpflegungsmöglichkeit für die Besatzung, zur Erhaltung ihrer Spannkraft. Seefähigkeit, großer Fahrbereich, Wohnlichkeit stellen Ansprüche an den Tonnengehalt. Großer Tonnengehalt wiederum erfordert bei einer gewissen Geschwindigkeit starke Maschinen. Der Beginn des U-Bootsbaus war daher für die deutsche Marine in erster Linie eine Maschinenfrage.

Mitte des Jahres 1904 hielt das Reichs-Marine-Amt, dem die Konstruktion und die Beschaffung des Kriegsschiffsmaterials oblag, den Zeitpunkt für gekommen. Der von der Maschinenfabrik Körting entwickelte Petroleum-Explosionsmotor versprach, die gestellten Anforderungen zu erfüllen. Zu gleicher Zeit war auch die optische Industrie in der Lage, ein kriegsbrauchbares Sehrohr für U-Boote zu liefern.

Die weitere Entwicklung des U-Bootsbaus vor dem Kriege wird durch folgende Daten bezeichnet:

Herbst 1904, Beginn der Konstruktionsarbeiten für das erste U-Boot.

14. Februar 1905, Auftragserteilung für das erste U-Boot, „U 1", an die Germania-Werft in Kiel, die bereits im Bau von kleinen U-Booten für fremde Marinen Erfahrung besaß.

4. März 1906, Heranziehung einer zweiten Werft, der Kaiserlichen Werft Danzig, zum Bau von U-Booten durch den Auftrag „U 2".

14. Dezember 1906, Fertigstellung von „U 1" nach 22monatiger Bauzeit.

13. August 1907 bis 6. Mai 1910, Inbaugabe weiterer 16 Boote mit Petrolmotoren bei den beiden genannten Werften, „U 3" bis „U 18".

27. November 1912, Fertigstellung des letzten Petrolboots, „U 18", bei der Werft Danzig nach 30monatiger Bauzeit.

Inzwischen war, etwa Anfang 1908, auch die technische Entwicklung des Kreisel-Kompasses so weit gediehen, daß die Ausrüstung der U-Boote mit diesem wertvollen navigatorischen Hilfsmittel vorgesehen werden konnte. 1910/1911 war die Neuerung in der Front durchgeführt. Das Ersetzen des Magnet-Kompasses, der bei der Aufstellung im U-Boot äußerst unzuverlässig war, durch den Kreisel-Kompaß verbesserte die Verwendungsfähigkeit der U-Boote für weite Unternehmungen bedeutend.

Die mit der neuen Waffe allmählich gewonnenen militärischen und technischen Erfahrungen führten von Auftrag zu Auftrag zu Verbesserungen und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit. Der Tonnengehalt wuchs von 238 t[1]) bei „U 1" bis 465 t bei „U 18", die Gesamtmaschinenstärke entsprechend von 400 PS bis 1400 PS, die Überwassergeschwindigkeit von 8 kn bis 14 kn. Die übrigen Angaben über die Boote sind aus der Zusammenstellung (Seite 158) ersichtlich.

Bei Übungen zum Feststellen der Seeausdauer im Jahre 1912 blieben Boote der Reihe „U 5—18" unter kriegsmäßigen Bedingungen 11 Tage in See. Am 29. November 1913 schrieb die Torpedoinspektion in einem Erfahrungsbericht über die Leistungen dieser Boote: „Für Kriegsaufgaben kann man mit einem Marsch von 300 sm zum Operationsgebiet, 5 Tagen Tätigkeit dort und Rückmarsch von 300 sm rechnen. (300 sm = Helgoland bis Mitte der englischen Ostküste, oder Helgoland bis östlicher Teil des Englischen Kanals). Nur „U 1" bis „U 4",

[1]) Der bei den U-Booten angegebene Tonnengehalt bezieht sich auf das aufgetauchte Boot.

die mehr als Versuchsboote anzusehen sind, waren den Ansprüchen der Nordsee-Verwendung auf weitere Entfernungen nicht gewachsen. Mit den Booten „U 5" bis „U 18" konnte jedoch das gesteckte Ziel, ein Hochsee-U-Boot zu schaffen, im allgemeinen als erreicht angesehen werden.

Eine betriebssichere Antriebsmaschine für U-Boote aber war der Petroleum-Explosionsmotor noch nicht. Durch häufige Störungen überanstrengte er auf Fahrten das Bedienungspersonal, fesselte die Boote übermäßig an die Werft und schränkte so die militärische Leistung beträchtlich ein. Hinderlich für kriegsmäßige Verwendung war ferner der meist weithin sichtbare weiße Petrolqualm. Auch der Brennstoffverbrauch der Maschinen war so groß, daß der wünschenswerten Erweiterung des Fahrbereichs eine Grenze gezogen war.

Das Augenmerk der deutschen U-Boots-Konstrukteure richtete sich daher frühzeitig auf die Verbrennungskraftmaschine, den Dieselmotor, der im Kommen war. Bereits 1905 waren von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Entwürfe für U-Boots-Dieselmaschinen erbeten worden. Diese ergaben aber für die damalige U-Bootskonstruktion zu großen Gewichts- und Raumbedarf. 1906 erhielt die Maschinenfabrik Augsburg einen Auftrag der französischen Marine auf 2 Paar 300 PS-Dieselmaschinen für 2 kleine Küsten-U-Boote von 350 t, worüber sich das Reichs-Marine-Amt auf dem laufenden hielt. 300 PS-Maschinen, die für die französischen Küsten-U-Boote ausreichten, genügten aber für Hochsee-U-Boote von etwa 600 t nicht. Es ergaben sich daher Verhandlungen wegen stärkerer Maschinen, die 1908 zu einem Auftrag an die Maschinenfabrik Augsburg auf einen 850 PS-Probemotor für die deutsche Marine führten. Gleichzeitig wurden die Germania-Werft, die Firmen Körting, Daimler und Fiat-Turin zu einer gleichen Probelieferung aufgefordert. Bezeichnend für die technischen Schwierigkeiten des verlangten Dieselmotors, von einer etwa dreimal so großen Konstruktionsleistung als der bisherigen, war, daß es nur der Maschinenfabrik Augsburg, und auch dieser erst nach 20monatiger Arbeit, gelang, die Aufgabe zu lösen; der Germania-Werft erst ein weiteres Jahr später und in zunächst unbefriedigender Form, während die anderen drei großen Firmen sich an der Lieferung nicht beteiligten.

August 1910 erledigte der Probemotor die Abnahmeprüfung in der Fabrik mit gutem Erfolg. Von jetzt ab konnte der U-Boots-Konstrukteur mit einer Antriebsmaschine rechnen, die durch ihre Betriebssicherheit, ihre Stärke und ihren sparsamen Brennstoffverbrauch das Beste verhieß. Der Übergang vom Petroleum-

motor zur Dieſelmaſchine wurde im Reichs-Marine-Amt ſofort beſchloſſen und am 25. November 1910 die erſte Reihe von Dieſel-U-Booten, „U 19“ bis „U 22“, der Werft Danzig in Bau gegeben. Gleichzeitig entſchied der Staatsſekretär des Reichs-Marine-Amts, daß in die Flottennovelle 1912 ein Plan für den Ausbau der U-Bootswaffe eingeſtellt werden ſollte, der einen jährlichen Neubau von 6 U-Booten und das Erreichen eines Geſamtbeſtandes von 72 U-Booten vorſah. Der Probelauf des großen Dieſelmotors in Augsburg im Sommer 1910 war für den deutſchen U-Bootsbau ein Wendepunkt.

Der Typ „U 19“ erreichte bei einem Tonnengehalt von 650 t einen Fahrbereich von rund 5000 sm bei 8 kn Marſchgeſchwindigkeit, d. h. etwa das 4fache der Fahrſtrecke von „U 18“. Die höchſte Geſchwindigkeit über Waſſer wurde auf rund 15 kn gebracht, das Torpedokaliber von 45 cm auf 50 cm geſteigert. Zu allen ſonſtigen Verbeſſerungen und Leiſtungsſteigerungen, die aus der Zuſammenſtellung (Seite 160) hervorgehen, kommt der erwähnte, nicht hoch genug zu veranſchlagende militäriſche Vorteil der größeren Betriebsſicherheit der Maſchinen und ihre vollkommene Rauchloſigkeit.

Von Ende 1910 bis zum Beginn des Krieges wurden im ganzen 27 Dieſel-U-Boote, „U 19“ bis „U 45“, in Bau gegeben, davon 11 bei der Werft Danzig, 15 bei der Germania-Werft und eins, „U 42“, bei der Fiat-Werft in Italien, um die Bauerfahrungen dieſer ausländiſchen U-Bootswerft kennenzulernen.

Am 6. Juli 1913, nach rund 31monatiger Bauzeit, wurde „U 19“ vollendet.

Am 31. Juli 1914 waren 10 Dieſel-Boote, „U 19“ bis „U 28“, unter der Flagge.

Die Bemeſſung der Zahl der zu bauenden U-Boote und die Höhe der Mittel, die im Rahmen der Geſamtausgaben der Marine zweckmäßig für ſie aufzuwenden waren, wurde, wie für alle Waffen, beſtimmt durch den Kriegswert, den die maßgebende Stelle, der Staatsſekretär des Reichs-Marine-Amts, den U-Booten zuerkannte. Die U-Bootswaffe galt, ebenſo wie das Torpedoboot und die Minenwaffe, als ein Kampfmittel des Kleinkriegs, dem es zufällt, neben der ausſchlaggebenden Kriegführung der Flotten, in ſelbſtändigen Angriffsunternehmungen und auch im Zuſammenwirken mit der Flotte den Feind zu ſchädigen, und beſonders einem Stärkeren zur See gegenüber nach Möglichkeit einen Kräfteausgleich

herbeizuführen, um so der großen Entscheidung, die die Flotte zu suchen hat, vorzuarbeiten. Wie hoch der Staatssekretär v. Tirpitz den Wert des U-Boots für den bezeichneten Zweck veranschlagte, geht daraus hervor, daß er vom Jahre 1912 ab, nachdem durch den Dieselmotor die technische Grundlage für einen Bauplan auf weite Sicht gegeben war, dem U-Bootsbau die gleichen Mittel im Haushalt zuwies, wie dem Bau der Torpedoboote, einer Waffe, die in der deutschen Marine ein hohes Ansehen genoß, und von der in einem Kriege immer viel erwartet wurde. Die in den Jahren 1905 bis 1913 für den U-Bootsbau und für den Torpedobootsbau im Marinehaushalt bewilligten und verausgabten Summen sind:

Jahr	Haushaltsmittel für U-Bootsbau	Haushaltsmittel für Torpedobootsbau
1905	1,5 Millionen Mark	7,201 Millionen Mark
1906	2,5 " "	12,885 " "
1907	3,0 " "	16,98 " "
1908	7,0 " "	21,22 " "
1909	10,0 " "	22,68 " "
1910	15,0 " "	21,78 " "
1911	15,0 " "	21,78 " "
1912	20,0 " "	18,58 " "
1913	20,0 " "	23,45 " "

Das Verhältnis des Umfangs des deutschen U-Bootsbaus vor dem Kriege zu dem der anderen großen Marinen, die schon früher als die deutsche mit dem Bau von U-Booten begonnen hatten, zeigen folgende Vergleichszahlen:

In den sieben Jahren von 1906 bis 1912 sind von
der englischen Marine für U-Bootsbau . . 54,1 Millionen Mark,
der amerikanischen Marine . . . . . 67,7 " "
der deutschen Marine . . . . . 72,5 " "
der französischen Marine . . . . . 93,2 " "
ausgegeben worden.

Im Jahre 1914 besaß die englische Marine 55 U-Boote, die französische 77 (z. T. sehr kleine), die amerikanische 38, die deutsche 28. Den 24 deutschen U-Booten, „U 5" bis „U 28", die die Bezeichnung Hochsee-U-Boote verdienen, waren jedoch von allen vorstehend aufgezählten U-Booten der anderen Marinen ihrem technischen und militärischen Wert nach nur 17 von den 55 englischen U-Booten, 8 Boote der D-Klasse und 9 Boote der E-Klasse, vergleichbar. Alle übrigen

waren nicht für Überseeverwendung, sondern lediglich für enge Küstenverteidigung zu gebrauchen. Über die 17 englischen Boote der D- und E-Klasse urteilte der Chef der englischen Großen Flotte, Admiral Jellicoe, daß sie an See-Eigenschaften und Fahrbereich den deutschen U-Booten nicht gleichkämen.

Dem deutschen U-Bootsbauplan der Vorkriegszeit lag der Gedanke zugrunde, daß es der Zweck des U-Boots wäre, gegen die feindliche Flotte eingesetzt zu werden. An eine Verwendung des U-Boots zum Handelskrieg hingegen ist im Reichs-Marine-Amt im Zusammenhang mit dem U-Bootsbau vor dem Kriege nicht gedacht worden, auch sind, wie bei früherer Gelegenheit betont, vor dem Kriege keinerlei Übungen oder Versuche mit U-Booten unternommen worden, die irgendwie auf Vorbereitung für einen Handelskrieg hinausliefen.

Es verdient jedoch erwähnt zu werden, daß es an der Voraussicht, das Unterseeboot könne in einem kommenden Kampfe Deutschlands gegen die englische Seeherrschaft durch Störung des englischen Handels eine entscheidende Rolle spielen, in Deutschland vor dem Kriege nicht gefehlt hat.

Der Vizeadmiral z. D. Frhr. v. Schleinitz ist im August 1908 in der „Deutschen Revue" in einem Aufsatz „Der Außen- und Kleinkrieg zur See und seine Bedeutung für Deutschland" dafür eingetreten, daß Deutschland sich mit dem Bau von U-Booten für den Kriegsfall eine Waffe zur Bekämpfung der englischen Lebensmittelzufuhr schaffen möge, um die von England bedrohte Freiheit der Meere damit zu erkämpfen. Dieser Hinweis, der bald in Vergessenheit geriet, war als ein Zukunftsbild aufzufassen, jedoch nicht als ein praktischer Vorschlag, der auf den damals vorhandenen technischen Möglichkeiten fußte. Ganz anders verhielt es sich mit einer Anregung, die zur rechten Zeit, an rechter Stelle, im Dienstbereich der deutschen U-Bootswaffe gegeben worden ist.

Am 15. März 1914 wurde mit der Inspektion des Unterseebootswesens in Kiel eine dem Reichs-Marine-Amt unterstellte besondere U-Bootsbehörde geschaffen[1]), deren Aufgabe die Konstruktion der U-Boote und ihre Ausbildung war. Der neuernannte Inspekteur, Kapitän zur See Nordmann, beauftragte alsbald seinen Stab, Überlegungen darüber anzustellen, wieviel U-Boote die deutsche Marine im Kriegsfall brauche, um von diesem Ausgangspunkte aus einen neuen U-Bootsbauplan aufzustellen und dem Reichs-Marine-Amt vorzuschlagen. Der militärische Referent der U-Inspektion, Kapitänleutnant Blum, ein

1) Bis dahin lag die U-Bootsentwicklung bei der Torpedo-Inspektion.

um die U-Bootswaffe hervorragend verdienter Seeoffizier, legte bei dieser Gelegenheit seinem Inspekteur einen Bericht vor, in dem er erklärte, daß nach seiner Ansicht die an erster Stelle ins Auge zu fassende Kriegsaufgabe deutscher U-Boote der Handelskrieg gegen England sei, und daß bei der Berechnung des Bedarfs an U-Booten von diesem Gesichtspunkt ausgegangen werden müsse. Kapitän zur See Nordmann trat dieser Auffassung bei, und es entstand, aus der Feder des Kapitänleutnants Blum, eine entsprechende Denkschrift, die dem Staatssekretär v. Tirpitz gelegentlich seiner Anwesenheit in Kiel im Juni 1914 mündlich vorgetragen wurde; der Inspekteur vertrat aber die Ansicht, daß das Ganze doch noch nicht spruchreif sei. Die Denkschrift verblieb bei der U-Inspektion; sie ist jedoch nach dem Krieg verlorengegangen. Die dazugehörige Skizze, deren Entwurf erhalten geblieben ist, wird durch die Textskizze Nr. 6 (Seite 155) dargestellt. Kapitänleutnant Blum hatte im ganzen einen Bedarf von 222 U-Booten berechnet, davon die Mehrzahl zur dauernden Besetzung von 48 Blockadestellungen um England, deren Orte nach dem Entwurf von Blum in der Skizze verzeichnet sind.

In dem Kreise der U-Bootsoffiziere ist dann in der Zeit kurz vor dem Kriege hie und da über die Durchführbarkeit eines U-Bootshandelskrieges gegen England gesprochen worden. Vor allem die Offiziere, denen die neuen Dieselboote anvertraut waren, waren überzeugt, daß es an der Leistungsfähigkeit ihrer Boote nicht fehlen würde, aber nach „oben", bis zu den leitenden Stellen, ist dies nicht so schnell gedrungen. Fronterprobt waren bei Kriegsbeginn nur die Petrolboote „U 5" bis „U 18". Von den Dieselbooten waren „U 19" bis „U 22" zwar schon von Mitte Februar 1914 ab zu einem Frontverbande vereinigt. Sie hatten jedoch bei Beginn des Krieges soeben erst ihre schulmäßige Ausbildung beendet; eine kurze Teilnahme an den Flottenübungen im Mai 1914 hatte noch wenig Gelegenheit zur Entfaltung ihrer hervorragenden Leistungsfähigkeit gegeben. Daher gründete sich die Anschauung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts, des Admiralstabs und des Flottenkommandos über die Möglichkeiten der U-Bootswaffe naturgemäß auf die Leistungen des älteren Materials, und wenn auch der kleine Kreis der auf den neuen Booten kommandierten Offiziere ein unbegrenztes Vertrauen zu ihrer Waffe hatten, so ist man sich über das Können dieser Boote an leitender Stelle doch erst im Kriege selbst klar geworden.

Wenn es einer Erklärung bedarf, daß der für die Bereitstellung der Kriegsmittel verantwortliche Führer, Großadmiral v. Tirpitz, nicht einen Handelskrieg mit U-Booten vorausbedacht hat, so wäre auf vor-

Textskizze Nr. 6.
Von U-Booten zu besetzende Stationen
(Entwurf des Kapitänleutnant Blum, Mai 1914.)

stehende Zusammenhänge zu verweisen: Erst die U-Boote von „U 19" ab waren zu einem Handelskrieg gegen England befähigt. Nur sie konnten die Gewässer vor der Westküste von England erreichen, um die lebenswichtige Zufuhr, die atlantische, die hauptsächlich hätte bedroht werden müssen, zu bekämpfen. Die Boote bis „U 18" sind später tatsächlich nicht über den östlichen Teil des Englischen Kanals nach Westen hinausgekommen. Das Dieselboot war, wenn vor Kriegsbeginn auch schon vorhanden und kurze Zeit in der Front, doch noch nicht voll erkannt. Nüchterne Überlegung, die nur rechnet mit dem, was vorhanden und zuverlässig erprobt ist, unternimmt es nicht, eine Kriegsmaßnahme von höchster politischer Bedeutung und schwer zu berechnenden militärischen Folgen in Angriff zu nehmen, solange die Mittel dazu noch nicht vollendet sind.

Ebensowenig wie die verantwortliche Führung der Marine hat sich die deutsche Öffentlichkeit jemals merklich mit dieser Frage beschäftigt. Zwar ist von unverantwortlicher Seite vielfach erklärt worden daß man in Deutschland an Stelle der teuren Linienschiffe die weniger kostspieligen U-Boote bauen solle, doch waren die Verfechter dieses Gedankens nicht etwa Verfechter eines Handelskriegs mit U-Booten, sondern sie glaubten das Linienschiff ganz oder teilweise durch das U-Boot ersetzen zu können[1]).

Anders war es in dem Lande, das seine unentbehrliche Seezufuhr durch die Möglichkeit eines feindlichen U-Bootsangriffs im Kriege bedroht fühlen konnte, in England.

Dort wurde fast unmittelbar vor Ausbruch des Krieges der warnende Hinweis auf die U-Bootsgefahr in die Öffentlichkeit gebracht und selbst die Admiralität in London veranlaßt, zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Im Mai 1914 ging dem Ersten Lord der Admiralität, Winston Churchill, eine Denkschrift des Admirals Lord Fisher zu, der einige beachtenswerte Sätze über das U-Boot im allgemeinen und die deutschen im besonderen entnommen seien:

„Es erhebt sich die Frage, was ein Unterseeboot gegen ein Handelsschiff, das es trifft, ausrichten kann. Es kann das Handelsschiff nicht kapern, denn es hat keine Leute übrig, die es als Prisenmannschaft an Bord schicken kann ... Es kann es nicht in einen Hafen geleiten, kurz, es ist für das Unterseeboot unmöglich, mit dem Handel nach den Vorschriften des anerkannten Völkerrechts zu verfahren. Unter diesen Umständen ist anzunehmen, daß das feindliche Unterseeboot diese Vorschriften

[1]) Auch Vizeadmiral a. D. K. Galster hat in seiner Schrift „Welche Seekriegs-Rüstung braucht Deutschland?" (Boll & Pickardt, Berlin 1907) nicht die Verwendung der U-Boote zum Handelskrieg im Auge gehabt.

unbeachtet lassen und jedes Fahrzeug versenken wird, das nach einem englischen Handelshafen fährt, auf alle Fälle jedes, das bewaffnet ist oder Bannware befördert. Es bleibt dem Unterseeboot nichts anderes übrig, als seine Prise zu versenken, und deshalb muß man zugeben, daß (angenommen, es geschieht, so unmenschlich und barbarisch es erscheinen mag) diese Unterseebootdrohung wahrhaft fürchterlich ist für den englischen Handel wie für England; denn gegenwärtig läßt sich dagegen kein Mittel angeben außer Wiedervergeltung. Man würde nur erfahren, daß ein gewisses Schiff mit seiner Mannschaft verschwunden ist oder eines seiner Boote würde aufgefischt werden mit ein paar Überlebenden, um die Geschichte zu erzählen. Die Geschichte würde die Welt mit Grausen erfüllen, und allgemein würde eine solche Kriegführung als ganz barbarisch bezeichnet. Wenn sie aber von den Deutschen angenommen wird, dann bleibt nichts anderes übrig als Wiedervergeltung zu üben. Das Wesen des Krieges ist Gewalt, Mäßigung im Kriege ist Unsinn . . .

„Es ist höchst wünschenswert, daß man das Verhalten der Unterseeboote als Handelszerstörer gründlich überdenkt. Vor allem ist es von durchschlagender Bedeutung für die Neutralen. Im Sehrohr gegen das Licht gesehen, erscheinen alle Flaggen ziemlich gleich, und es steht zu befürchten, daß der Offizier eines feindlichen Unterseebootes sich nur zu vergewissern suchen wird, daß die Flagge, die er sieht, nicht die seines eigenen Landes ist."

Die gleichen Gedanken, in allgemeinerer Form und ohne ausdrücklich auf Deutschland Bezug zu nehmen, wurden am 16. Juli 1914 von dem Admiral Sir Percy Scott in einem offenen Brief an die „Times" ausgeführt, und gleichfalls im Juli 1914 erschien im „Strand Magazine" eine abenteuerliche Erzählung des bekannten englischen Schriftstellers Conan Doyle[1]), in der er die Schrecken der Aushungerung des Inselreichs durch wenige U-Boote einer kleinen feindlichen Seemacht ausmalt.

Alle diese Äußerungen englischer Befürchtungen und Ahnungen sind jedoch in Deutschland kaum so bekanntgeworden, um etwa anregend wirken zu können. Auch hat die englische Admiralität dem Warnungsruf des Admirals Lord Fisher keine Folge gegeben, ebenso wurde jenseits der Nordsee, wie aus den Erinnerungen Winston Churchills zu entnehmen ist, an der leitenden Stelle der Marine nicht ernstlich an einen deutschen U-Bootshandelskrieg geglaubt, als schon der Ausbruch des Krieges vor der Tür stand.

[1]) Conan Doyle, „Danger! A Story of Englands Peril". (Deutsche Übersetzung Max Teschner, Berlin 1915.)

Angaben über die bis Ende Februar 1915

Erläuterung zu den Tabellen:

Spalte 2: G. W. = Germania-Werft, Kiel; K. W. D. = Kaiserliche Werft Danzig; Vulkan = Vulkan-Werft, Hamburg; Weser = A. G. Weser, Bremen.

Spalte 5: unter a) ist die ▲ Verdrängung des tauchklar ausgerüsteten und ausgetrimmten Bootes mit vollen, normalen Bunkern, unter b) die ▼ Verdrängung des Bootes im Zustande wie zu a) jedoch einschließlich Tauchtanks ohne durchflutete Räume angegeben. (▲ = Überwasser, ▼ = Unterwasser.)

Spalte 6: ▼B = Unterwasser-Bugrohr; ▼H = Unterwasser-Heckrohr.

Spalte 8: unter b1) bedeutet z. B. 1400/8,0: den größten Überwasser-Fahrbereich = 1400 Seemeilen bei 8,0 Knoten Stundengeschwindigkeit (bei normalem Ölvorrat); unter b2) bedeutet z. B. 3360/8,6: den größten Überwasser-Fahrbereich = 3360 Seemeilen bei 8,6 Knoten Stundengeschwindigkeit (einschließlich Zusatzbunker).

1	2	3	4	5	6	7
Boote	Bauwerft	Auftrag erteilt	Indienststellung zur Abnahme	Verdrängung a) ▲-Verdrängung b) ▼-Verdrängung ohne durchflutete Räume	Torpedo- und Minenausrüstung a) Torpedorohre b) Minenrohre oder -schächte	a) Torpedos (Höchstzahl) und Kaliber b) Minen
				cbm	Stück und Art	
U 1	G. W.	14. 2. 05	**14. 12. 06**	a) 238 b) 283	a) 1 ▼B b) —	a) 8 — 45 cm b) —
U 2	K. W. D.	4. 3. 06	**18. 7. 08**	a) 341 b) 430	a) 2 ▼B 2 ▼H b) —	a) 6 — 45 cm b) —
U 3—4	K. W. D.	13. 8. 07	**29. 5. 09** **1. 7. 09**	a) 421 b) 510	a) 2 ▼B 2 ▼H b) —	a) 6 — 45 cm b) —
U 5—8	G. W.	8. 4. 08	**2. 7. 10** **2. 8. 10** **18. 7. 11** **18. 6. 11**	a) 505 b) 636	a) 2 ▼B 2 ▼H b) —	a) 8 — 45 cm b) —
U 9—12	K. W. D.	15. 7. 08	**18. 4. 10** **31. 8. 11** **21. 9. 10** **13. 8. 11**	a) 493 b) 611	a) 2 ▼B 2 ▼H b) —	a) 6 — 45 cm b) —

fertigen und in Auftrag gegebenen Unterseeboote.

Spalte 9: bedeutet 50/5,0 den Unterwasser-Fahrbereich = 50 Seemeilen bei 5,0 Knoten Stundengeschwindigkeit.

Spalte 11: M. A. N. = Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg; G. W. = Germania-Werft, Kiel; PS = Pferdestärke; E = Elektrische Maschine.

Artillerie-Ausrüstung:

Bei Beginn des Krieges hatten nur „U 21" und „U 25" je 1 — 8,8 cm-Geschütz zur Erprobung. Nach Beginn der Unternehmungen gegen feindliche Handelsschiffe wurde nach und nach die Bewaffnung aller in der Front befindlichen U-Boote durchgeführt. Das Kaliber der Geschütze richtete sich nach der Tragfähigkeit der U-Boote; die älteren bis „U 18" erhielten 3,7 cm-, die neueren von „U 19" ab 8,8 cm-Geschütze. Die vollständige Ausrüstung aller in der Front befindlichen U-Boote war im Februar 1915 noch nicht beendet.

8	9	10	11	12	13
Fahrbereiche a) Inhalt der Bunker (+ Zusatzbunker) in t b) Größter ↑-Fahrbereich 1. bei normalem Ölvorrat 2. einschl. Zusatzbunker sm/kn	↓-Fahrbereich sm/kn	Bei den **Probefahrten** erreichte höchste Geschwindigkeit ↑ und ↓ kn	**Maschinen** Anzahl, Leistung und Bauform a) ↑-PS dauernd b) ↓-PS eine Stunde	**Etatsmäßige Besatzung** (Kriegsstärke mit MS-Zuschlag) a) Offiziere b) Mannschaften	**Bemerkungen** (Verluste bis Ende Februar 1915)
a) 20 b1) 1400/8,0	50/5,0	↑ 9,2 ↓ 8,47	a) 2 × 200 = 2 Takt Körting-Petrol-Motoren b) 2 × 200 E	a) 3 b) 19	—
a) 44	—	↑ 13,24 ↓ —	a) 2 × 300 = 4 Takt Daimler-Petrol-Motoren b) 2 × 315 E	a) 3 b) 19	—
a) 46 b1) 3000/9,0	55/4,5	↑ 11,8 ↓ 9,47	a) 2 × 300 = 2 Takt Körting-Petrol-Motoren b) 2 × 505 E	a) 3 b) 19	—
a) 53	—	↑ 13,4 ↓ 10,24	a) 4 × 225 = 2 Takt Körting-Petrol-Motoren b) 2 × 520 E	a) 4 b) 24	(„U 5" im Dezember 14) („U 7" im Januar 15)
a) 50 b1) 3360/8,6	80/5,0	↑ 14,21 ↓ 8,1	a) 2 × 300 und 2 × 225 = 2 Takt Körting-Petrol-Motoren b) 2 × 580 E	a) 4 b) 24	(„U 11" im Dezember 14)

1	2	3	4	5	6	7
Boote	Bauwerft	Auftrag erteilt	Indienststellung zur Abnahme	Verdrängung a) ▲-Verdrängung b) ▼-Verdrängung ohne durchflutete Räume	Torpedo- und Minenausrüstung a) Torpedorohre b) Minenrohre oder -schächte	a) Torpedos (Höchstzahl) und Kaliber b) Minen
				cbm	Stück und Art	
U 13—15	K. W. D.	23. 2. 09	25. 4. 12 25. 4. 12 7. 7. 12	a) 516 b) 644	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 6 — 45 cm b) —
U 16	G. W.	26. 8. 09	28. 12. 11	a) 489 b) 627	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 6 — 45 cm b) —
U 17—18	K. W. D.	6. 5. 10	3. 11. 12 17. 11. 12	a) 564 b) 691	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 6 — 45 cm b) —
U 19—22	K. W. D.	25. 11. 10	6. 7. 13 5. 8. 13 22. 10. 13 25. 11. 13	a) 650 b) 837	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 9 — 50 cm b) —
U 23—26	G. W.	18. 3. 11	11. 9. 13 6. 12. 13 9. 5. 14 20. 5. 14	a) 669 b) 864	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 9 — 50 cm b) —
U 27—30	K. W. D.	19. 2. 12	8. 5. 14 26. 6. 14 1. 8. 14 26. 8. 14	a) 675 b) 867	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 10 — 50 cm b) —

8	9	10	11	12	13
Fahrbereiche a) Inhalt der Bunker (+ Zusatzbunker) in t b) Größter ⩚-Fahrbereich 1. bei normalem Ölvorrat 2. einschl. Zusatzbunker sm/kn	⩛-Fahrbereich sm/kn	Bei den **Probefahrten** erreichte höchste Geschwindigkeit ⩚ und ⩛ kn	**Maschinen** Anzahl, Leistung und Bauform a) ⩚-PS dauernd b) ⩛-PS eine Stunde	**Etatsmäßige Besatzung** (Kriegsstärke mit MS-Zuschlag) a) Offiziere b) Mannschaften	**Bemerkungen** (Verluste bis Ende Februar 1915)
a) 64 b1) 1916/14,8	90/5,0	⩚ 14,8 ⩛ 10,78	a) 2 × 350 und 2 × 250 = 2 Takt Körting-Petrol-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 24	(„U 13" und „U 15" im August 14)
a) 64 b1) 1490/15,5	90/5,0	⩚ 15,5 ⩛ 10,7	a) 2 × 342 und 2 × 258 = 2 Takt Körting-Petrol-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 24	—
a) 71 b1) 1210/13,5	75/5,0	⩚ 14,98 ⩛ 9,52	a) 4 × 350 = 2 Takt Körting-Petrol-Motoren b) 2 × 560 E	a) 4 b) 24	(„U 18" im November 14)
U 19, 20, 22: a) 50—52 (+47) b1) 5200/8,0 b2) 9700/8,0 **U 21:** a) 54 (+22) b1) 5400/8,0 b2) 7600/8,0	80/5,0	⩚ 15,46 ⩛ 9,56	a) 2 × 850 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35	—
U 24: a) 56 (+54) b1) 5020/8,0 b2) 9910/8,0 **U 25:** a) 55 (+30) b1) 4930/8,0 b2) 7620/8,0	85/5,0	⩚ 16,76 ⩛ 10,3	a) 2 × 900 = 2 Takt G. W.-Öl-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35	—
U 30: a) 57 (+44) b1) 5520/8,0 b2) 9770/8,0 **U 28:** a) 57 (+30) b1) 5520/8,0 b2) 8420/8,0	85/5,0	⩚ 16,74 ⩛ 9,86	a) 2 × 1000 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35	—

1	2	3	4	5	6	7
Boote	Bauwerft	Auftrag erteilt	Indienststellung zur Abnahme	Verdrängung a) ▲-Verdrängung b) ▼-Verdrängung ohne durchflutete Räume c) Gesamtformverdrängung ▼ cbm	Torpedo- und Minenausrüstung a) Torpedorohre b) Minenrohre oder -schächte Stück und Art	a) Torpedos (Höchstzahl) und Kaliber b) Minen
U 31—36	G. W.	28. 3. 12	**18. 9. 14** **3. 9. 14** **27. 9. 14** **5. 10. 14** **3. 11. 14** **14. 11. 14**	a) 685 b) 878 c) 971	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 6 — 50 cm b) —
U 37—41	G. W.	12. 6. 12	**9. 12. 14** **15. 12. 14** **13. 1. 15** **24. 2. 15** **1. 2. 15**	a) 685 b) 824 c) 971	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 6 — 50 cm b) —
U 43—44 **U 45**	K. W. D.	10. 7. 13 22. 6. 14	30. 4. 15 7. 5. 15 9. 10. 15	a) 725 b) 942 c) 1053	a) 4 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 6 — 50 cm b) —
U 46—50	K. W. D.	4. 8. 14	17. 12. 15 28. 2. 16 22. 4. 16 31. 5. 16 4. 7. 16	a) 725 b) 940 c) 1059	a) 4 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 6 — 50 cm b) —
U 51—56	G. W.	23. 8. 14	24. 2. 16 16. 3. 16 22. 4. 16 17. 5. 16 9. 6. 16 23. 6. 16	a) 715 b) 902 c) 1060	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 8 — 50 cm b) —
U 57—62	Weser	6. 10. 14	6. 7. 16 9. 8. 16 7. 9. 16 31. 10. 16 2. 12. 16 30. 12. 16	**U 57—59:** a) 787 b) 954 c) 1104 **U 60—62:** a) 768 b) 956 c) 1103	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 7 — 50 cm b) —
U 66—70	G. W.	—	23. 7. 15 4. 8. 15 17. 8. 15 4. 9. 15 22. 9. 15	a) 791 b) 933 c) 1150	a) 4 ▼ B 1 ▼ H b) —	a) 12 — 45 cm b) —

8	9	10	11	12	13
Fahrbereiche a) Inhalt der Bunker (+ Zusatzbunker) in t b) Größter ⅄-Fahrbereich 1. bei normalem Ölvorrat 2. einschl. Zusatzbunker sm/kn	⋎-Fahrbereich sm/kn	Bei den **Probefahrten** erreichte höchste Geschwindigkeit ⅄ und ⋎ kn	**Maschinen** Anzahl, Leistung und Bauform a) ⅄-PS dauernd b) ⋎-PS eine Stunde	**Etatsmäßige Besatzung** (Kriegsstärke mit MS-Zuschlag) a) Offiziere b) Mannschaften	**Bemerkungen** (Verluste bis Ende Februar 1915)
a) 56 (+55) b1) 4435/8,0 b2) 8790/8,0	80/5,0	⅄ 16,45 ⋎ 9,75	a) 2 × 925 = 2 Takt G. W. - Öl - Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35	(„U 31" im Januar 15)
a) 56 (+55) b1) 4435/8,0 b2) 8790/8,0	80/5,0	⅄ 16,65 ⋎ 9,35	a) 2 × 925 = 2 Takt G. W. - Öl - Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35	—
a) 57 (+75) b1) 4920/8,0 b2) 11400/8,0	51/5,0	⅄ 15,29 ⋎ 9,75	a) 2×1000 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35	„U 42" fehlt, da es bei Fiat in Italien in Auftrag gegeben war und während des Krieges nicht abgeliefert wurde
a) 56 (+74) b1) 4835/8,0 b2) 11230/8,0	51/5,0	⅄ 15,08 ⋎ 8,89	a) 2×1000 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35	—
a) 57 (+46) b1) 5200/8,0 b2) 9400/8,0	55/5,0	⅄ 17,04 ⋎ 9,13	a) 2×1200 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35	—
U 57—59: a) 78 (+41) b1) 5060/8,0 b2) 7730/8,0 **U 60—62:** a) 76 (+52) b1) 6760/8,0 b2) 1400/8,0	**U 57-59:** 55/5,0 **U 60-62:** 41/5,0	⅄ 16,5 ⋎ 8,48	**U 57—59:** a) 2 × 900 = 2 Takt M. A. N.-Öl-Motoren **U 60—62:** a) 2×1200 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35	—
a) 47 (+40) b1) 3980/8,0 b2) 7370/8,0	115/5,0	⅄ 15,95 ⋎ 10,58	a) 2×1150 = 2 Takt G. W. - Öl - Motoren b) 2 × 630 E	a) 4 b) 35	Von der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine in Auftrag gegeben, bei Kriegsbeginn von der deutschen Kriegsmarine übernommen

1	2	3	4	5	6	7
Boote	Bauwerft	Auftrag erteilt	Indienststellung zur Abnahme	Verdrängung a) ⅄-Verdrängung b) ▽-Verdrängung ohne durchflutete Räume c) Gesamtformverdrängung ▽ cbm	Torpedo- und Minenausrüstung a) Torpedorohre b) Minenrohre oder -schächte	a) Torpedos (Höchstzahl) und Kaliber b) Minen
					Stück und Art	
U 71—74	U 71–72: Vulkan U 73–74: K. W. D.	6. 1. 15	20. 12. 15 26. 1. 16 9. 10. 15 24. 11. 15	U 71—72: a) 755 b) 832 c) 980 U 73—74: a) 745 b) 829 c) 980	a) 1 ▽ B 1 ▽ H außerhalb des Druckkörpers im Oberdeck b) 2 ▽ H Minenrohre	a) 4 — 50 cm b) 34 U C — Minen
U A	G. W.	—	14. 8. 14	a) 270 b) 342 c) 380	a) 2 ▽ B 1 ▽ H b) —	a) 5 — 45 cm b) —
U B 1—8	G. W.	15. 11. 14	29. 1. 15 20. 2. 15 14. 3. 15 23. 3. 15 25. 3. 15 8. 4. 15 6. 5. 15 23. 4. 15	a) 127 b) 142 c) 166	a) 2 ▽ B b) —	a) 2 — 45 cm b) —
U B 9—15	Weser	15. 11. 14	18. 2. 15 15. 3. 15 4. 3. 15 29. 3. 15 6. 4. 15 25. 3. 15 11. 4. 15	a) 127 b) 141 c) 166	a) 2 ▽ B b) —	a) 2 — 45 cm b) —
U B 16—17	Weser	25. 11. 14	12. 5. 15 4. 5. 15	a) 127 b) 141 c) 166	a) 2 ▽ B b) —	a) 2 — 45 cm b) —

8	9	10	11	12	13
Fahrbereiche a) Inhalt der Bunker (+ Zusatzbunker) in t b) Größter ↑-Fahrbereich 1. bei normalem Ölvorrat 2. einschl. Zusatzbunker sm/kn	↓-Fahrbereich sm/kn	Bei den **Probefahrten** erreichte höchste Geschwindigkeit ↑ und ↓ kn	**Maschinen** Anzahl, Leistung und Bauform a) ↑-PS dauernd b) ↓-PS eine Stunde	**Etatsmäßige Besatzung** (Kriegsstärke mit MS-Zuschlag) a) Offiziere b) Mannschaften	**Bemerkungen** (Verluste bis Ende Februar 1915)
U 73—74: a) 69 (+13) b1) 4610/7,0 b2) 5480/7,0 **U 71—72:** a) 80 (+10) b1) 7000/7,0 b2) 7880/7,0	83/4,0	↑ 10,60 ↓ 7,98	**U 71—72:** a) 2 × 450 = 4 Takt Benz-Öl-Motoren **U 73:** a) 2 × 530 = 4 Takt Benz-Öl-Motoren **U 74:** a) 2 × 400 = 2 Takt Körting-Öl-Motoren b) 2 × 450 E	a) 4 b) 35	Ladung der Minen 150 kg
a) 13 b) 945/9,73	76/3,3	↑ 14,2 ↓ 7,3	a) 2 × 450 = 2 Takt G. W.-Öl-Motoren b) 2 × 190 E	a) 3 b) 18	Von der norwegischen Kriegsmarine in Auftrag gegeben, bei Kriegsbeginn aber von der deutschen Kriegsmarine übernommen.
a) 3,5 b1) 1650/5,0	45/4,0	↑ 6,47 ↓ 5,5	a) 1 × 60 = 4 Takt Daimler-Öl-Motor b) 1 × 120 E	a) 1 b) 13	—
a) 3 b1) 1500/5,0	45/4,0	↑ 7,45 ↓ 6,24	a) 1 × 60 = 4 Takt Körting-Öl-Motor b) 1 × 120 E	a) 1 b) 13	—
a) 3 b1) 1500/5,0	45/4,0	↑ 6,42 ↓ 6,2	a) 1 × 60 = 4 Takt Körting-Öl-Motor b) 1 × 120 E	a) 1 b) 13	—

1	2	3	4	5	6	7
Boote	Bauwerft	Auftrag erteilt	Indienststellung zur Abnahme	Verdrängung a) ▲-Verdrängung b) ▼-Verdrängung ohne durchflutete Räume c) Gesamtformverdrängung ▼ cbm	Torpedo- und Minenausrüstung a) Torpedorohre b) Minenrohre oder -schächte Stück und Art	a) Torpedos (Höchstzahl) und Kaliber b) Minen Stück und Art
U C 1—10	Vulkan	23. 11. 14	7. 5. 15 17. 5. 15 1. 6. 15 10. 6. 15 19. 6. 15 24. 6. 15 9. 7. 15 5. 7. 15 15. 7. 15 17. 7. 15	a) 168 b) 183 c) 225	a) — b) 6 Minenschächte	a) — b) 12 U C Minen
U C 11—15	Weser	23. 11. 14	23. 4. 15 2. 5. 15 15. 5. 15 5. 6. 15 29. 6. 15	a) 168 b) 182 c) 225	a) — b) 6 Minenschächte	a) — b) 12 U C Minen

Bei Beginn des Krieges waren 28 U-Boote, „U 1" bis „U 28", fertiggestellt und mit Ausnahme von „U 2", „U 11" und „U 12", die einer längeren Instandsetzung unterzogen wurden, verwendungsfähig. 16 U-Boote, „U 30" bis „U 45", befanden sich noch im Bau. Von diesen ist „U 42", bei der Fiat-Werft in Italien, nicht mehr in deutschen Besitz gelangt.

Der Mobilmachungsplan für die deutsche Marine sah vor, der Germania-Werft 12 und der Kaiserlichen Werft Danzig 5 U-Boote des zuletzt von ihnen gebauten Typs in Auftrag zu geben. Demgemäß erhielt die Werft Danzig am 7. August 1914 den Auftrag „U 46" bis „U 50". Die Arbeitslage auf der Germania-Werft war jedoch infolge von Schwierigkeiten mit den Dieselmaschinen von „U 31" bis „U 41" und entsprechenden Bauverzögerungen dieser Boote derart, daß von den 12 für sie vorgesehenen Mobilmachungsbooten nur 6 in Bau gegeben wurden. Der betreffende Auftrag, „U 51" bis „U 56", an die Germania-Werft erfolgte am 23. August.

Die weiteren 6 Ms-Boote sollten, um den Gesamtumfang des Ms-Auftrags sicherzustellen, nach Plänen der Werft Danzig von der Weser-Werft in Bremen gebaut werden, der einzigen von den übrigen großen deutschen Werften, die bereits begonnen hatte, sich mit U-Boots-

8	9	10	11	12	13
Fahrbereiche a) Inhalt der Bunker (+ Zusatzbunker) in t b) Größter ⩓-Fahrbereich 1. bei normalem Ölvorrat 2. einschl. Zusatzbunker sm/kn	⩔-Fahrbereich sm/kn	Bei den **Probefahrten** erreichte höchste Geschwindigkeit ⩓ und ⩔ kn	**Maschinen** Anzahl, Leistung und Bauform a) ⩓-PS dauernd b) ⩔-PS eine Stunde	**Etatsmäßige Besatzung** (Kriegsstärke mit MS-Zuschlag) a) Offiziere b) Mannschaften	**Bemerkungen** (Verluste bis Ende Februar 1915)
a) 3 b1) 780/5,0	50/4,0	⩓ 6,2 ⩔ 5,22	a) 1 × 90 = 4 Takt Daimler-Öl-Motor b) 1 × 175 E	a) 1 b) 13	Ladung der Minen = 120—150 kg
a) 3 b1) 915/5,0	50/4,0	⩓ 6,49 ⩔ 5,67	a) 1 × 80 = 4 Takt Benz-Öl-Motor b) 1 × 175 E	a) 1 b) 13	Ladung der Minen = 120—150 kg

konstruktionen zu befassen. Die Verhandlungen mit der Weser-Werft gelangten am 6. Oktober zum Abschluß und führten zu dem Auftrag „U 57" bis „U 62".

Die Arbeitskraft der Germania-Werft war noch dadurch bei Kriegsbeginn belastet, daß sie außer einem für die norwegische Marine in Bau befindlichen kleinen U-Boot von 270 t, das am 14. August mit der Bezeichnung „U A" übernommen wurde, mit dem Ausbau von 5 großen U-Booten für die österreichisch-ungarische Marine beschäftigt war, deren Übernahme für die deutsche Marine unter der Bezeichnung „U 66" bis „U 70" im November 1914 vertraglich vereinbart wurde. Die Germania-Werft hatte somit nach erhaltenem MS-Auftrag im ganzen 22 große U-Boote in Bau und war damit vollauf in Anspruch genommen.

In Anbetracht der langen Bauzeit der großen U-Boote, und da die Verwendung kleiner U-Boote von der belgischen Küste aus bald in den Bereich der Möglichkeit rückte, wurde schon kurz nach Beginn des Krieges an die Schaffung eines neuen Typs kleiner U-Boote mit kurzer Bauzeit gedacht. Am 8. August 1914 wurde der U-Boots-Inspektion vom Reichs-Marine-Amt die Aufgabe gestellt, zu untersuchen, ob es möglich sei, eine größere Zahl kleiner Boote mit einem Fahrbereich von etwa 500 sm und einer geringen Torpedobewaffnung in so kurzer Zeit fertigzustellen,

daß mit der Verwendung der Boote „noch während des Krieges" gerechnet werden könne. Die Inspektion schätzte die Bauzeit solcher Boote verhältnismäßig hoch, ihren militärischen Wert dagegen sehr gering ein und äußerte sich zunächst ablehnend. Der Plan wurde jedoch vom Reichs-Marine-Amt nicht fallen gelassen. Die Fortschritte des Heeres in Belgien bestärkten die Forderung nach bald greifbaren U-Booten für Küstenverwendung; die weiteren Verhandlungen führten dann zu der Konstruktion eines U-Boots von etwa 125 t mit 2 — 45 cm-Bugrohren, 2 Torpedos und einer kleinen Beiboots-Dieselmaschine, die schnell geliefert werden konnte. Am 15. Oktober erfolgte die Bestellung der sogenannten „UB-Boote", „UB 1" bis „UB 8" bei der Germania-Werft und „UB 9" bis „UB 15" bei der Weser-Werft. Letztere erhielt am 25. November noch den Nachtragsauftrag „UB 16" bis „UB 17", da inzwischen die Abgabe von „UB 1" und „UB 15" nach ihrer Fertigstellung an die österreichisch-ungarische Marine beschlossen worden war. Als Verwendungsorte der UB-Boote waren in erster Linie die Häfen an der besetzten belgischen Küste, Zeebrügge und Ostende, gedacht, die im Kommandobereich des Marinekorps lagen. Da jedoch zweifelhaft erschien, ob die See-Eigenschaften dieser kleinen U-Boote ausreichen würden, um sie über See nach Flandern überführen zu können, wurden sie so gebaut, daß sie in 3 Teile zu zerlegen und mit der Eisenbahn nach Antwerpen zu transportieren waren, wo sie wieder zusammengesetzt werden sollten.

Am 9. Oktober wurde die U-Inspektion beauftragt, sich mit der Konstruktion von Minen-U-Booten zu befassen. Der Gedanke, das U-Boot als Minenträger zu verwenden, war an sich nichts Neues. Von der russischen Marine der Vorkriegszeit war bekannt, daß sie solche U-Boote besaß, und es war 1913 im Reichs-Marine-Amt erwogen worden, ob es zweckmäßig sei, solche Boote auch für Deutschland zu bauen. Dies wurde nicht ausgeführt, da es für richtiger gehalten wurde, alle Mittel auf die Entwicklung der Torpedo-U-Boote zu vereinen, von denen eine größere Kriegswirkung erwartet wurde als von Minen-U-Booten. Die Klärung der Unterbringung der Mineneinrichtung auf einem U-Boot sowie die Konstruktion einer für U-Bootzwecke geeigneten Mine beanspruchte daher einige Zeit. Bei den Verhandlungen mit den Werften über die Vergebung der Aufträge stellte sich heraus, daß die Germania-Werft und die Werft Danzig bereits so mit Bauaufträgen belastet waren, daß sie für einen weiteren nicht in Frage kamen. Neben der Weser-Werft wurde die Vulkan-Werft in Hamburg, die damit als vierte große Werft zum U-Bootsbau herangezogen wurde,

mit dem Bau der Minen-U-Boote beauftragt. Am 23. November erfolgte die Bestellung von 15 Minen-U-Booten, die die Bezeichnung „UC-Boote" erhielten. „UC 1" bis „UC 10" beim Vulkan und „UC 11" bis „UC 15" bei der Weser-Werft. Es waren Boote von etwa 150 t, zum Tragen von 12 Minen eingerichtet, die in 6 Schächten im Vorschiff untergebracht waren und vom Innern des U-Boots aus bei Über- und bei Unterwasserfahrt geschlippt werden konnten. Die Ladung der Minen betrug zunächst 120, später 150 kg. Neben der Minenausrüstung trugen die C-Boote außer einem Maschinengewehr keine Bewaffnung. Auch für die Verwendung dieser Boote waren in erster Linie die Stützpunkte in Flandern in Aussicht genommen.

Die Bauzeit der UB- und UC-Boote war auf etwa 4 Monate für das erste Boot jeder Reihe veranschlagt worden. Die übrigen Angaben über die UB- und UC-Boote sowie über „U A" sind aus der Zusammenstellung zu ersehen.

Da von der überraschenden Wirkung von Minen-U-Booten ein wesentlicher Erfolg zu erwarten war, wurde die Konstruktion von größeren und verbesserten Minen-U-Booten bald nach dem Abschluß der Arbeiten für die UC-Boote in Angriff genommen. Die kleinen C-Boote hatten Schwächen. Um kurze Bauzeit zu erzielen und Bahntransport zu ermöglichen, war der Tonnengehalt knapp bemessen worden. Zum Antrieb über Wasser mußten, ebenso wie bei den B-Booten, Beibootsmaschinen gewählt werden, die in der Konstruktion fertig waren und die kurze Bauzeit sicherten, aber nur eine geringe Geschwindigkeit ergaben. Die Tiefensteller der Minen waren in den Minenschächten untergebracht, in denen sie während der Fahrt in See nicht zugängig waren. Die Tiefeneinstellung der Minen mußte daher vor dem Anbordgeben der Minen im Hafen vorgenommen werden und die Minen konnten nur auf der vorher bestimmten Wassertiefe geworfen werden. Eine Änderung des Minenwurfplans, die sich etwa während der Unternehmung durch feindliche Gegenwehr als notwendig erwies, war danach nur soweit möglich, als die vorbedachte Wassertiefe für das Minenlegen eingehalten werden konnte. Die Verwendungsmöglichkeit der C-Boote beschränkte sich außerdem wegen der geringen Lagerbeständigkeit der Tiefensteller im Seewasser auf Unternehmungen von etwa 8tägiger Dauer. Aus diesen Gründen wurde die Schaffung eines Hochsee-Minen-U-Bootes als dringendes Erfordernis angesehen. Die am 5. Januar 1915 fertiggestellten Konstruktionspläne sahen im Gegensatz zu den C-Booten eine Unterbringung der Minen im Innenkörper, im Hinterschiff des U-Boots, vor, wo sie jederzeit

zugängig waren. Das Ausstoßen der Minen erfolgte durch Rohre am Heck und war bei Überwasser- wie bei Unterwasserfahrt möglich. Das Fassungsvermögen der etwa 700 t großen U-Boote betrug 34 Minen. Ferner waren diese Minen-U-Boote mit Torpedo- und Geschützbewaffnung ausgerüstet. (Vgl. Zusammenstellung S. 164.) Für den Bau der Boote kamen nach der Arbeitslage nur die Werft Danzig und die Vulkan-Werft in Betracht. Auf der Danziger Werft war die Übernahme des Auftrags nur dadurch möglich, daß der Bau von „U 47" bis „U 50" bis zum Herbst 1915 stillgelegt wurde. Die Germania- und die Weser-Werft dagegen waren durch U-Boots- und andere Kriegsschiffsbauten so stark in Anspruch genommen, daß es ausgeschlossen war, ihnen einen neuen Auftrag zu geben. Am 6. und 9. Januar 1915 erhielten die Vulkan-Werft den Auftrag, „U 71" und „U 72", die Werft Danzig „U 73" und „U 74" — die letzten U-Bootsaufträge vor dem Beginn des Handelskrieges.

Von den bei Beginn des Krieges in Dienst befindlichen U-Booten waren dem Kommando der Hochseestreitkräfte die Boote „U 5" — „U 18", „U 19" — „U 22", „U 24", „U 27" und „U 28" zugeteilt gewesen[1]). Von diesen 21 U-Booten waren bis Anfang Februar 1915 verlorengegangen:

„U 13" — 6. August 1914 von Helgoland ausgelaufen, hatte am 8. in der nördlichen Nordsee die englische Flotte ohne Erfolg angegriffen. Seit diesem Tage vermißt. Ursache des Verlustes unbekannt. Kmdt. Kapitänleutnant Graf v. Schweinitz.

„U 15" — 9. August in der nördlichen Nordsee während eines Unterwasserangriffs auf englische Seestreitkräfte von dem Kreuzer „Birmingham" gerammt. Kmdt. Kapitänleutnant Pohle.

„U 18" — 23. November während einer Tauchfahrt im Pentland-Firth, vor Scapa Flow, durch Tiefenruderversager und Grundberührung manövrierunfähig geworden, von englischem Bewachungsfahrzeug gerammt. Kmdt. Kapitänleutnant v. Hennig.

„U 11" — 9. Dezember von Zeebrügge ausgelaufen nach Englischem Kanal, seitdem vermißt. Mit hoher Wahrscheinlichkeit auf dem Wege nach der Dover-Straße auf englische Minensperre gelaufen. Kmdt. Kapitänleutnant v. Suchodoletz.

---

[1]) „U 1" — „U 4", „U 23", „U 25", „U 26" und das von der norwegischen Marine übernommene „U A" hatten zum Ostseekriegsschauplatz gehört, bzw. zu Schulzwecken gedient.

„U 5" — 18. Dezember von Zeebrügge ausgelaufen zum Vorpostendienst vor der belgischen Küste, seitdem vermißt. Ebenso wie „U 11" wohl auf englische Minensperre gelaufen. Kmdt. Kapitänleutnant Lemmer.

„U 31" — 13. Januar 1915 nach den Hoofden ausgelaufen. Vermutlich auf deutsche Minensperre geraten. Kmdt. Oberleutnant zur See Wachendorff.

„U 7" wurde am 21. Januar vor der Ems irrtümlich von „U 22" für ein englisches U-Boot gehalten und durch Torpedoschuß versenkt. Kmdt. Kapitänleutnant König.

In der gleichen Zeit, von Kriegsbeginn bis Anfang Februar 1915, traten zu dem der Hochseeflotte unterstellten U-Boots-Verband die 7 Boote „U 29" — „U 35" hinzu, ferner noch „U 23", das zeitweilig in der Ostsee verwendet worden war, so daß Anfang Februar 1915 folgende Boote für den Handelskrieg gegen England zur Verfügung standen:

„U 6", „U 8" — „U 10", „U 12", „U 14", „U 16", „U 17"
= 8 ältere U-Boote mit Petroleummotoren,
„U 19" — „U 24", „U 27" — „U 30", „U 32" — „U 35"
= 14 neue U-Boote mit Dieselmaschinen,

zusammen 22 U-Boote.

Von den erlittenen U-Bootsverlusten sind die von „U 15", „U 11" und „U 5" uneingeschränkt feindlichen Abwehrmaßnahmen zuzuschreiben, der Verlust von „U 18" einer Betriebsstörung, die vom Feind benutzt wurde, um das Boot völlig kampfunfähig zu machen. Die übrigen 3 Boote sind ohne feindliche Einwirkung verloren gegangen.

Die Gefahr, während einer Tauchfahrt in stark bewachtem Seegebiet oder bei einem Angriff gerammt zu werden, wird für U-Boote, besonders bei unsichtigem Wetter, immer bestehen. Ausbildung und Erfahrung des Kommandanten verringern die Gefahr. Die besseren Tiefensteuereigenschaften der neueren Boote ermöglichten ferner ein schnelleres Ausweichen nach der Tiefe. Auch war die Tauchzeit aller U-Boote durch eine Änderung an der Entlüftung der Tauchtanks, der Behälter für das Aufnehmen des Wasserballastes, wesentlich abgekürzt worden. Im Frühjahr 1915 betrug die Zeit, die ein Boot vom „U 19"-Typ brauchte, um von voller Überwasserfahrt bis auf Angriffstiefe unter Wasser zu kommen, durchschnittlich nur noch 1 Minute, gegen 3 bis 5 Minuten zu Beginn des Krieges. Diese Verbesserung trug in hohem Maße dazu bei, die U-Boote

davor zu schützen, bei unsichtigem Wetter und bei Nacht von schnellen feindlichen Fahrzeugen überrascht und während des Tauchmanövers überrannt zu werden.

Ernster einzuschätzen war die Bedrohung der deutschen U-Boote durch die im Oktober 1914 vor der belgischen Küste und in den Hoofden auf dem Wege zum Kanal gelegten englischen Minensperren. Jedoch auch dieses Hindernis galt nicht als unüberwindlich. Es wurde bald ersichtlich, daß die englischen Minen damals technisch noch nicht auf der Höhe waren. Sie wurden infolge unvollkommener Tiefeneinstellung bei Niedrigwasser an der Oberfläche sichtbar, sofern die See nicht zu bewegt war. Ein großer Teil der Minen riß bei stürmischem Wetter nach und nach ab und vertrieb.

Andererseits war das Vertrauen zur U-Bootswaffe durch eine Reihe von Erfolgen gegen die englischen Seestreitkräfte gewachsen: 8 englische Kriegsfahrzeuge — 1 Kleiner Kreuzer, 3 Panzerkreuzer, 1 Kanonenboot, 1 Flugzeugträger, 1 Linienschiff und 1 U-Boot — waren in den ersten 6 Kriegsmonaten in der Nordsee und im Englischen Kanal von deutschen U-Booten versenkt worden[1]). Auch was die Seeausdauer der Boote anbetrifft, war ein Zunehmen der Leistungen zu verzeichnen. Während die Dauer der Unternehmungen der alten Petrolmotoren-U-Boote entsprechend den Friedenserfahrungen im allgemeinen nicht über 8 Tage hinausging und nur in wenigen Einzelfällen auf 12—16 Tage gesteigert wurde, kamen 10—14tägige Fahrten der Diesel-U-Boote bereits öfter vor, auch eine Fahrtdauer von 17 Tagen wurde in zwei Fällen erreicht.

Ein schwacher Punkt in der Ausrüstung der U-Boote für den Handelskrieg ist zunächst das Fehlen einer Geschützbewaffnung gewesen. Nur „U 21" und „U 25" waren schon bei ihrer Indienststellung vor dem Kriege zum Versuch mit je einer 8,8 cm-Kanone versehen worden. Als dann der Handelskrieg in den Bereich der Möglichkeit gerückt war, wurde der beschleunigte Einbau von Geschützen auf allen Booten eingeleitet, so daß von März 1915 alle U-Boote von „U 19" ab je eine 8,8 cm-Kanone besaßen. Die Boote bis „U 18" konnten nur eine 3,7 cm-Revolverkanone tragen.

Im ganzen durften die Aussichten der einzelnen U-Boote im Vergleich zu den Möglichkeiten, sie zu bekämpfen, als besonders günstig angesehen

[1]) Kreuzer „Pathfinder" durch „U 21", Panzerkreuzer „Aboukir", „Hogue", „Cressy" durch „U 9", Kanonenboot „Niger" durch „U 12", Flugzeugträger „Hermes" und „U-Boot E 3" durch „U 27", Linienschiff „Formidable" durch „U 24". Vgl. Marine-Archiv. Der Krieg zur See 1914—1918, Nordsee, Band 2 und 3.

werden. In freier See bestand gegen das marschierende und angreifende U-Boot kaum ein Abwehrmittel; nur das Ansteuern und Durchfahren der Dover-Straße erforderte im Hinblick auf die englischen Minensperren Vorsicht und war nicht unbedenklich.

Weit weniger günstig stand es dagegen bei der Eröffnung des U-Bootskrieges mit dem Zuwachs an U-Booten und der entsprechend zu erwartenden Steigerung der Gesamtwirkung der Waffe. Mit den im August und September 1914 in Auftrag gegebenen 17 großen Booten „U 46" bis „U 62" konnte die Front erst im Jahre 1916 rechnen, im Laufe des Jahres 1915 nur mit den schon vor Kriegsbeginn in Bau befindlichen 9 Booten „U 36" — „U 41" und „U 43 — „U 45", sowie mit den von der österreichisch-ungarischen Marine übernommenen 5 Booten „U 66" — „U 70", zusammen also mit 14 großen U-Booten. Das ergab für die 22 Monate vom 1. März 1915 bis Ende 1916 31 U-Boote, mithin einen durchschnittlichen Zuwachs von 1—2 Booten im Monat. Blieben die Verluste etwa in der gleichen Höhe wie in den ersten 6 Kriegsmonaten, so reichte das Hinzutreten neuer U-Boote (des großen leistungsfähigen Typs) gerade aus, um die Verluste der Front auszugleichen. Dazu kamen zwar noch bis Mitte 1915 die 30 kleinen UB- und UC-Boote, und in der zweiten Hälfte 1915 die 4 Minen-U-Boote „U 71" — „U 74". Wie sich jedoch die kleinen Boote bewähren würden, war zweifelhaft. Die Ansichten in Fachkreisen waren geteilt. Aber selbst bei günstigem Ergebnis ihrer Fronterprobung durften die Erwartungen, die an ihre militärische Verwendungsfähigkeit zu knüpfen waren, nicht hoch gespannt werden.

Dieser Stand der U-Bootsvermehrung bei Beginn eines Unternehmens, das die größten Anforderungen an die Waffe stellen sollte, kann kaum befriedigend erscheinen, und es drängt sich die Frage auf, ob der Umfang der Bauaufträge die technischen Möglichkeiten voll ausnutzte, ob nicht vielmehr eine größere Leistung der hoch entwickelten deutschen Werftindustrie hätte erreicht werden können.

Ein Leichtes ist es, jetzt den Nachweis zu erbringen, daß für den uneingeschränkten U-Bootskrieg im Jahre 1917, als es um die Entscheidung ging, eine erheblich größere Zahl von U-Booten hätte vorhanden sein können, wenn schon 1915 ein großzügiger U-Bootsbauplan auf weite Sicht in Angriff genommen und die ganze Leistungsfähigkeit der Industrie vornehmlich auf diese Aufgabe eingestellt worden wäre. Eine solche rückschauende Betrachtungsweise führt aber nicht zu einer richtigen Beurteilung der aufgeworfenen Frage.

Das Fertigstellen einer Reihe großer U-Boote (vom „U 19"-Typ) vom Auftrag bis zur Verwendung in der Front war mit durchschnittlich zwei Jahren zu veranschlagen[1]). Ein U-Bootsbauprogramm in dem Umfange, daß es nach der heutigen Kenntnis des Kriegsverlaufs ausgereicht hätte, um 1917 den Krieg erfolgreich zu beenden, hätte also 1915 beschlossen werden müssen. Oder umgekehrt: Ein Bauplan von 1915 konnte erst 1917 zur Wirkung kommen. An eine Kriegsdauer bis in das Jahr 1917 hinein dachte aber damals kaum jemand; vielmehr herrschte die Ansicht vor, daß die wirtschaftlichen und finanziellen Kräfte auf beiden Seiten der Kriegführenden frühzeitig erschöpft sein würden. Auch der für den U-Bootsbau verantwortliche Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Großadmiral v. Tirpitz, war der Meinung, daß die 1914 und 1915 in Bau gegebenen großen U-Boote im Kriege wohl nicht mehr zur Tätigkeit gelangen würden. Alle Maßnahmen, die bis zum Februar 1915 und darüber hinaus hinsichtlich der Ausnutzung der Werften für den U-Bootsbau getroffen wurden, sind von dem Gedanken an eine kurze Kriegsdauer bestimmt und dadurch naturgemäß nachteilig beeinflußt worden.

Die Durchführung eines großen U-Bootsbauplans war ferner schon Anfang 1915 eine Arbeiterfrage. Die Mobilmachungsvorbereitungen für die deutsche Wehrmacht, die gleichfalls auf eine kurze Kriegsdauer eingestellt waren, hatten eine weitgehende Einziehung der Kriegsverwendungsfähigen zur Fahne, auch aus allen Industriebetrieben, vorgesehen. Durch die schweren Verluste des Heeres in den ersten Kriegsmonaten war der Ersatzbedarf außerordentlich gestiegen. Gleichzeitig aber waren durch den ungeheuren Nachschubbedarf des Heeres an Munition und Kriegsgerät aller Art erhöhte Ansprüche an die in ihrem Personalbestand geschwächte Rüstungsindustrie herangetreten. Ebenso hatte die Marine an die durch die Einziehung zum Heere ebenfalls stark betroffenen Seeschiffswerften vermehrte Aufträge zur Erhöhung des Kriegsschiffsbestandes gegeben. Die Anforderungen der Marine an die Schiffs-Maschinenbau- und Waffenindustrie begegneten daher dem doppelten Wettbewerb des Heeres: der Ersatzansprüche der Heeresfront und der Arbeiterforderungen zur Fertigung des Heeresnachschubs.

Eine gemeinsame Kriegswirtschaftsorganisation der Wehrmacht hatte 1914 als Vorbereitung zu einer Mobilmachung nicht bestanden. Aus den Bedürfnissen des Krieges heraus wurde unter Führung des Heeres eine entsprechende Organisation geschaffen, deren Aufgabe es war, die gesamte

[1]) Zu der Bauzeit waren noch 3 Monate und mehr für die Erprobung und erste militärische Ausbildung der Boote hinzuzurechnen.

Verteilung der waffen- und arbeitsfähigen Menschenkräfte des Landes für die Wehrmacht und ihre Versorgung mit Waffen und allem Gerät nach Maßgabe der Dringlichkeit für die Gesamtkriegführung vorzunehmen. In dieser Organisation arbeiteten Heer und Marine auf dem Wege des Übereinkommens. Wesentlich ist nun, daß sich das Reichs-Marine-Amt in seinem Eintreten für die Leistungsfähigkeit der U-Bootswerften und der über tausend als Unterlieferer am U-Bootsbau beteiligten Firmen, sich in den Arbeiter- und sonstigen Personalforderungen für diese Betriebe Beschränkung auferlegte, in der pflichtmäßigen Überzeugung, daß die Ersatzbeschaffung für das Feldheer die wichtigste Aufgabe der Gesamtkriegführung sei.

Diese beiden Umstände, das Rechnen mit einer kurzen Kriegsdauer und ein gewisses Sich-Bescheiden zugunsten des Heeres, sind es hauptsächlich gewesen, die dem U-Bootsbau bis zum Februar 1915 und auch noch weiterhin verhältnismäßig enge Grenzen gezogen haben.

Innerhalb dieser Grenzen aber geschah alles Mögliche, um den Bau der U-Boote entsprechend ihrer Bedeutung für die Seekriegsführung nach Kräften zu fördern: Die Wiederherstellung des personellen Leistungsvermögens der 4 Werften in Kiel, Danzig, Bremen und Hamburg und der am U-Bootsbau beteiligten Fabriken wurde als die wichtigste Arbeiterforderung den Heeresbehörden gegenüber vertreten. Die Förderung des U-Bootsbaus wurde als dringlichste Aufgabe der Werften den anderen Kriegsschiffsbauten vorangestellt.

Jede Bestrebung jedoch, in schnellerer Folge eine größere Zahl von U-Booten für den Handelskrieg bereitzustellen — etwa durch Heranziehen weiterer Werften oder durch Vergrößerung der einzelnen Werftbetriebe — wäre auf eine so große Arbeiterforderung hinausgekommen, daß sie bei dem großen Personalbedarf des Heeres nicht für durchsetzbar gehalten und deshalb vom Reichs-Marine-Amt nicht gestellt wurde. Ein großzügiger U-Bootsbauplan, welcher, 1915 begonnen, in zwei Jahren ein Mehr von ungefähr 100 bis 200 U-Booten gegenüber dem tatsächlich Geleisteten hätte hervorbringen sollen, würde eine so gewaltige Zahl von ausgewählten Facharbeitern, Technikern usw. erfordert haben, daß dies für den Ersatz- und Rüstungsbedarf, und somit für Leistung und Erfolg des Heeres, empfindlich fühlbar gewesen wäre. Die Ansprüche eines derartigen Bauprogramms hätten infolgedessen nur dann erfüllt werden können, wenn auch die Oberste Heeresleitung, auf deren Stimme es bei ihrer überragenden Stellung entscheidend angekommen wäre, sich schon 1915 überzeugt erklärt hätte, daß U-Bootskrieg und U-Bootsbau wichtiger oder wenigstens ebenso wichtig

wären, wie die Schlagfertigkeit der Heeresfront. Die Notwendigkeit des uneingeschränkten U-Boots-Handelskrieges vom Jahre 1917 hat Feldmarschall v. Hindenburg später mit den Worten begründet: „Die Führung des U-Bootskrieges wurde zur Pflicht, da andere Mittel, der schwer bedrängten Westfront zu Hilfe zu kommen und den Feind durch Mittel der Kriegführung friedenswillig zu machen, nicht mehr bestanden." Anfang 1915 hingegen war für die deutsche Heeresleitung kein Grund, die Landkriegslage so ungünstig zu beurteilen. Wenn auch nach dem Erstarren der Westfront mit einem schnellen Sieg Anfang 1915 nicht mehr gerechnet wurde, so wurde doch fest angenommen, den Krieg zu Lande zu einem günstigen Ende zu bringen, und es lag den damaligen Vorstellungen beim Heer ebenso wie bei der Marine vollkommen fern, daß die Hauptkraft der Rüstung auf die Vorbereitung eines großen Schlages des Seekrieges gegen den Handel eingestellt werden müsse, der erst 1917 fallen sollte.

Die technische Vorbereitung des U-Boots-Handelskrieges und seine militärpolitische Einleitung weisen manche gemeinsame Züge auf. Auf beiden Gebieten wurden die Interessen der Seekriegführung in enge Berührung gebracht mit denen der Gesamtkriegführung und in Abhängigkeit von ihnen. Auch die Überlegungen über den Umfang und die Ansprüche eines U-Bootsbauplans wären geeignet gewesen, die oberste Leitung von Marine und Heer zusammenzuführen zu einer Beratung über die Grundfrage, welcher Anteil dem Handelskrieg der U-Boote für das Erreichen des Kriegsziels im ganzen zuzumessen sei. Eine solche Eingliederung der U-Bootswaffe auf weite Sicht ist in militärischer wie in technischer Hinsicht nicht erfolgt, weil die kommende Entwicklung nicht vorausgesehen wurde. Auf beiden Gebieten, der militärpolitischen und der militärtechnischen Vorbereitung des U-Bootskrieges, blieb der Anfang ausschlaggebend für den ganzen Verlauf und das Ende des Unternehmens. Insbesondere gilt für den Bau der U-Boote, daß das, was 1915 unterblieb, infolge der langen Bauzeit der Boote später nicht wieder eingeholt werden konnte.

U-Bootskrieg und U-Bootsbau begannen unter wenig günstigen Vorzeichen. Um so höher aber müssen die Leistungen der deutschen U-Bootswaffe, und zwar derer, die sie geschaffen, besonders aber derer, die sie am Feinde geführt haben, bewertet werden.

Anlage 1.

Bericht des Führers der U-Boote vom 8. Oktober 1914 an das Kommando der Hochseestreitkräfte, betreffend Handelskrieg mit U-Booten als Vergeltung gegen Sperrung des Englischen Kanals mit Minen.

Führer der U-Boote
G. B. Nr. 246 F.

Schillig Reede, den 8. Oktober 1914.

Betrifft: Sperrung des Kanals durch Minen.

Geheim!

Nach den eingegangenen Nachrichten muß mit der Tatsache gerechnet werden, daß England tatsächlich in dem von ihm bekanntgegebenen Gebiet des Kanals Minen gelegt hat. Es hat also eine große internationale Verkehrsstraße und ein großes offenes Seegebiet dadurch unbefahrbar gemacht.

Soweit dies hier zu übersehen ist, stellt das englische Vorgehen einen Vorstoß gegen das Seekriegsrecht dar, wenn dieser Fall auch in dem Abkommen A VIII der II. Haager Friedenskonferenz nicht ausdrücklich vorgesehen ist.

Die Folge ist, daß die an sich schon besonders schwierigen U-Bootsunternehmungen gegen den Englischen Kanal noch weiter außerordentlich erschwert werden. Da die englische Maßnahme sich voraussichtlich in erster Linie gegen unsere U-Boote richten soll, wird die Tiefenlage der Minen dementsprechend bemessen sein. Die Forderung, das ganze minenverdächtige Gebiet nur bei Hochwasser zu passieren, würde das Vorwärtskommen der U-Boote sehr verzögern und sie zwingen, andere nicht weniger wichtige Gesichtspunkte dafür zu vernachlässigen. Auch braucht England nur in der Nähe der Minenfelder Fahrzeuge zu stationieren, welche die U-Boote zum Tauchen zwingen und sie so in Berührung mit den Minen bringen. Daß die englischen Krängungsminen auch dann zur Detonation kommen, wenn ein getauchtes U-Boot gegen das Ankertau fährt, ist durch unsere Versuche des letzten Sommers nachgewiesen worden.

Man wird somit bei U-Bootsunternehmungen gegen den Kanal in Zukunft mit großer Wahrscheinlichkeit mit Bootsverlusten durch Minen rechnen müssen.

Ich beantrage gehorsamst, der englischen Regierung und der Öffentlichkeit folgendes mitteilen zu lassen:

„Wenn die völkerrechtswidrige Sperrung des Kanals nicht in bestimmter Zeit rückgängig gemacht wird, wird deutscherseits als Vergeltungsmaßregel der Handelskrieg mit U-Booten an allen englischen Küsten eröffnet."

Wir werden dann entweder erreichen, daß der Kanal wieder frei wird, oder wir werden im Handelskrieg einen vollwertigen Ersatz für die bisherigen Kanalunternehmungen erhalten.

Das beantragte Vorgehen hat weiterhin folgende Vorteile:

1. England wird darauf hingewiesen, daß auch wir in der Lage sind, gegen seine fortgesetzten Verletzungen des Seekriegsrechts Vergeltung zu üben.

2. Die durch das englische Vorgehen geschädigten neutralen Mächte, in erster Linie Holland, werden bei geeigneter Abfassung der Veröffentlichung das deutsche Verhalten als Vertretung ihrer eigenen Interessen betrachten müssen. Unsere Sympathien in den genannten Ländern können so nur gewinnen. Besonders werden aber die nachteiligen Folgen abgeschwächt, falls bei dem beabsichtigten Handelskrieg auch ein Fahrzeug ihrer Nationalität vernichtet werden sollte.

Bauer.

Anlage 2.

Schreiben des Kommandos der Hochseestreitkräfte vom 10. Oktober 1914 an den Chef des Admiralstabs im Hauptquartier und an den Admiralstab in Berlin, enthaltend Stellungnahme zum Bericht des Führers der U-Boote vom 8. Oktober.

Kommando der Hochseestreitkräfte.

Gg. 2267 O.

Wilhelmshaven, den 10. Oktober 1914.

Ganz geheim!

Euerer Exzellenz beehre ich mich beiliegenden Bericht des Führers der U-Boote in Abschrift zur gefälligen Kenntnisnahme ergebenst zu übersenden.

Dieser Bericht veranschaulicht die Gefahr für unsere nach der südlichen Nordsee und den Kanal bestimmten U-Boote und enthält im Anschluß daran einen Vorschlag über Vergeltungsmaßnahmen unsererseits gegen England, der bereits in dieser oder ähnlicher Form früher mehrfach aus der Flotte heraus an mich herangetreten ist und über den ich auch mit Euerer Exzellenz bei Ihrer Anwesenheit an Bord S. M. S. „Friedrich der Große" vor einigen Tagen gesprochen habe.

Es entzieht sich meiner Beurteilung, ob es für möglich und angezeigt gehalten wird, jetzt oder später auf diesen Vorschlag einzugehen, da hier in erster Linie politische und völkerrechtliche Erwägungen, namentlich auch eventuelle Rücksichten auf die Stimmung der neutralen Mächte und die Frage, welchen Wert man diesen beimißt, mitsprechen müssen.

Vom rein militärischen Standpunkt aus, der die rücksichtsloseste Bekämpfung des Gegners fordert, möchte ich betonen, daß der Kampf mit U-Booten gegen den englischen Handel an Englands Küste offenbar den Feind an seiner empfindlichsten Stelle faßt und ihm und seinen Verbündeten vor Augen führt, daß seine Machtmittel zur See zum Schutz der eigenen Zufuhr heute nicht mehr ausreichen.

Die U-Boote haben im Firth of Forth einen besonders regen Handelsverkehr festgestellt, 80 Dampfer sind an einem Vormittag, 100 im Laufe eines Tages beobachtet worden. Durch die Downs geht ein besonders lebhafter Verkehr nach der Themse. — Die Folgen der Vernichtung eines oder des anderen Dampfers an diesen Hauptverkehrsstellen innerhalb der feindlichen Hoheitsgrenzen sind gar nicht abzusehen. — Das Eisenbahnnetz ist meiner Beurteilung nach nicht derart ausgebaut, daß England auf direkte Zufuhr von See nach London verzichten könnte; ebenso würde die Sperrung des Handelsverkehrs in der Einfahrt des Firth of Forth wahrscheinlich die gesamte Zufuhr nach der Ostküste unterbinden, die sich dort konzentriert zu haben scheint.

Da der Seehandel nach unseren Häfen in der Nordsee nur gering ist, wir auch nicht unbedingt darauf angewiesen sind, kann unserem Gegner die Anwendung des gleichen Mittels uns gegenüber keinen nennenswerten Nutzen bringen im Vergleich zu dem enormen Schaden, den wir ihm zufügen können.

Die Jahreszeit, in der die U-Boote noch mit Aussicht auf Erfolg verwendet werden können, drängt nach baldiger Entscheidung. Inwieweit die erfolgreiche U-Bootsverwendung im Winter durch Kälte und Wetterverhältnisse ungünstig beeinflußt werden wird, wissen wir noch nicht.

Ich möchte Euere Exzellenz ergebenst bitten, in eine Prüfung dieses Vorschlages, der durch die Vernichtung aller deutschen Handelsschiffe in Antwerpen — zweifellos auf Betreiben Englands — noch an Berechtigung gewinnen dürfte, einzutreten und mir Ihre Ansicht darüber möglichst bald mitzuteilen, ob seine Verwirklichung für möglich und angezeigt gehalten wird.

v. Ingenohl.

Anlage 3.

Meldung des Admiralstabs vom 12. Oktober 1914 an den Chef des Admiralstabs. Stellungnahme zum Schreiben des Kommandos der Hochseestreitkräfte vom 10. Oktober.

Zum Schreiben des Hochseechefs vom 10. Oktober.

Vorschlag wird nicht befürwortet, da jetzige Verhältnisse diese scharfe Verletzung des Völkerrechts nicht rechtfertigen. Auch Minensperre im Kanaleingang und Vernichtung deutscher Handelsschiffe in Antwerpen begründen dieses Vorgehen nicht, weil Menschenleben von Nichtkombattanten, Neutrale und neutrales Eigentum gefährdet. Dagegen halte ich es für dringend geboten, daß vor allem Firth of Forth und auch Moray Firth mit Minen gesperrt werden. Befürworte, dieses Hochseechef nochmals dringend nahezulegen mit Rücksicht auf baldigen Neumond.

Behncke.

Anlage 4.

Telegraphische Anweisung des Chefs des Admiralstabs vom 13. Oktober 1914 an den Admiralstab, betreffend Beantwortung des Schreibens des Kommandos der Hochseestreitkräfte vom 10. Oktober.

An Hochseechef übermitteln:

Vorschlag, durch Unterseeboote englischen Handel zu bekämpfen, wenigstens jetzt noch nicht ausführbar, da diese scharfe Verletzung des Völkerrechts nicht gerechtfertigt durch bisherige englische Maßnahmen. Dagegen Sperrung des Firth of Forth, Firth of Moray und wenn irgend möglich der Themsemündung durch Minen C/A dringend erwünscht. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß genügend Minen C/A für die beabsichtigte Kriegführung von den Häfen von Belgien und Nordfrankreich aus übrigbleiben.

v. Pohl.

Anlage 5.

Antwortschreiben des Chefs des Admiralstabs vom 24. Oktober 1914 an das Kommando der Hochseestreitkräfte.

Der Chef des Admiralstabs der Marine.
B. 7751.

Auf B. Nr. Gg. 2267 O. vom 10. Oktober 1914.

Großes Hauptquartier, den 24. Oktober 1914.

Ganz geheim!

Wenn ich auch nicht verkenne, daß die Durchführung des Vorschlages wenigstens anfänglich einen großen Eindruck auf die englische Bevölkerung und namentlich auf die Handelskreise ausüben, unter Umständen sogar England zum Frieden zwingen könnte, so überwiegen doch zur Zeit noch meine Bedenken gegen die Anwendung dieses äußersten Mittels. Die bisher englischerseits vorgekommenen Fälle von Völkerrechtsbruch sind m. E. noch nicht so schreiend, daß sie einen solchen Schritt rechtfertigen könnten.

Das Sperren des Kanals durch Minen kann nicht unbedingt als Völkerrechtsbruch bezeichnet werden. Im übrigen könnte man uns bezüglich des Großen Belts denselben Vorwurf machen.

Auch das Unbrauchbarmachen der deutschen Handelsschiffe in Antwerpen, das übrigens in dem durch die Zeitungen gemeldeten Umfang nicht stattgefunden hat, würde formell nicht England zur Last gelegt werden können.

Nach allem muß ich von einer Befürwortung des Vorschlages an Allerhöchster Stelle, wenigstens zur Zeit, absehen.

v. Pohl.

Anlage 6.

Bekanntmachung der Britischen Admiralität vom 2. November 1914 über die Erklärung der Nordsee zum britischen Seekriegsgebiet.

(Übersetzung.)

London, den 2. November 1914.

In der letzten Woche haben die Deutschen auf offener See auf dem Haupthandelswege von Amerika über Nordirland nach Liverpool unterschiedslos Minen ausgelegt. Friedliche Kauffahrteischiffe sind bereits infolge dieses Vorgehens mit Verlust von Menschenleben in die Luft gesprengt worden. Der White-Star-Dampfer Olympic ist diesem Schicksal nur durch einen glücklichen Zufall entgangen. Aber ohne die Warnungen britischer Kreuzer wären noch andere britische und neutrale Fracht- und Passagierschiffe vernichtet worden. Diese Minen können nicht von einem deutschen Kriegsschiff ausgelegt worden sein. Sie sind vielmehr von einem unter neutraler Flagge fahrenden Kauffahrteischiff ausgelegt worden, das anscheinend zum Zwecke friedlichen Handels diesen Weg entlang gefahren ist und unter voller Ausnutzung der neutralen Kauffahrteischiffen gewährten Unverletzlichkeit rücksichtslos und gewissenlos das Leben aller derer gefährdet hat, die auf See fahren, gleichgültig, ob es sich um Freund oder Feind, um Zivil- oder Militärpersonen handelt.

Minenlegen unter neutraler Flagge sowie Erkundungen durch Fischereifahrzeuge, Lazarettschiffe und neutrale Schiffe sind die üblichen Kennzeichen der deutschen Seekriegführung. Unter diesen Umständen hat es die Admiralität im Hinblick auf die großen, der britischen Flotte anvertrauten Interessen, auf die Sicherheit des friedlichen Handels auf hoher See und auf die Aufrechterhaltung des Handels zwischen den neutralen Ländern innerhalb der Grenzen des Völkerrechts für notwendig erachtet, außerordentliche Maßnahmen zu treffen, die den neuartigen Bedingungen, unter denen dieser Krieg geführt wird, angepaßt sind.

Die Admiralität gibt daher bekannt, daß die ganze Nordsee als Kriegsgebiet anzusehen ist. In diesem Gebiet sind jede Art von Handels-

schiffahrt, Kauffahrteischiffe aller Länder, Fischereifahrzeuge und alle anderen Schiffe durch Minen, die ausgelegt werden mußten, und durch Kriegsschiffe, die Tag und Nacht angestrengt nach verdächtigen Fahrzeugen suchen, den schwersten Gefahren ausgesetzt. Alle Kauffahrtei- und Fischereifahrzeuge jeder Art werden hiermit vor den Gefahren gewarnt, denen sie sich bei Befahren dieses Gebiets aussetzen, falls sie die Weisungen der Admiralität nicht aufs genaueste beachten. Es wird alles versucht werden, um diese Warnung zur Kenntnis der neutralen Länder und der auf See befindlichen Schiffe zu bringen; die Admiralität kündigt aber an, daß vom 5. November ab alle Schiffe, die eine vom nördlichsten Punkte der Hebriden über die Faröer nach Island gezogene Linie überschreiten, dies auf eigene Gefahr tun.

Schiffen aller Länder, die Handel von und nach Norwegen, der Ostsee, Dänemark und Holland treiben wollen, wird empfohlen, bei der Einreise durch den Englischen Kanal und die Meerenge von Dover zu fahren. Es werden ihnen dort Weisungen für die Fahrt gegeben, die sie, soweit es Großbritannien angeht, sicher an der englischen Ostküste entlang zur Insel Farn führen werden, von wo, wenn möglich, ein sicherer Weg nach dem Lindesnes-Leuchtturm angegeben werden wird. Von dort sollten sie je nach ihrem Bestimmungshafen nach Norden oder Süden fahren, und zwar möglichst nahe der Küste. Für Schiffe auf der Ausreise gilt das Umgekehrte. Bei genauer Einhaltung dieser Wege wird der Handel aller Länder seine Bestimmung in Sicherheit zu erreichen vermögen, soweit es Großbritannien angeht; aber jede Abweichung von dem angegebenen Kurse, sei es auch nur um wenige Meilen, kann unheilvolle Folgen haben.

Anlage 7.

Britische Order in Council vom 20. August 1914.

(Übersetzung.)

Am Hofe im Buckingham-Palais, den 20. August 1914.

Gegenwärtig:
Des Königs Erhabene Majestät im Rate.

Da während der gegenwärtigen Feindseligkeiten die Seestreitkräfte Seiner Majestät mit den französischen und russischen Seestreitkräften zusammenwirken sollen, und

da es wünschenswert ist, daß die Seekriegsoperationen der verbündeten Streitkräfte, soweit sie neutrale Schiffe und den neutralen Handel berühren, nach denselben Grundsätzen geführt werden,

da ferner die Regierungen von Frankreich und Rußland der Regierung Seiner Majestät mitgeteilt haben, daß sie beabsichtigen, während der gegenwärtigen Feindseligkeiten, soweit durchführbar, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des unter der Bezeichnung Londoner Erklärung vom 26. Februar 1909 bekannten Abkommens zu verfahren,

so hat Seine Majestät nunmehr auf Vorschlag und mit Zustimmung Seines Geheimen Rates zu befehlen geruht, und es wird hiermit befohlen, daß während der gegenwärtigen Feindseligkeiten das unter der Bezeichnung Londoner Erklärung bekannte Abkommen mit den folgenden Zusätzen und Änderungen angenommen und durch Seiner Majestät Regierung in Kraft gesetzt wird, gleich als ob es von Seiner Majestät ratifiziert worden sei.

Die Zusätze und Änderungen sind folgende:

1. Die in der Proklamation vom 4. August 1914 enthaltenen Listen der absoluten und der relativen Konterbande treten an die Stelle der Listen, die in den Artikeln 22, 24 der erwähnten Erklärung enthalten sind.

2. Ein neutrales Schiff, dem es gelungen ist, mit Hilfe falscher Papiere dem Feinde Konterbande zuzuführen, kann wegen der Beförderung solcher Konterbande festgehalten werden, wenn es vor Vollendung der Rückreise angetroffen wird.

3. Die in Artikel 33 erwähnte Bestimmung kann aus jedem genügenden Beweise gefolgert werden und wird — in Erweiterung der in Artikel 34 festgelegten Vermutung — vermutet, wenn die Warensendung mittelbar oder unmittelbar an einen Agenten des feindlichen Staates oder an einen Kaufmann oder eine andere unter der Kontrolle des feindlichen Staates stehende Person gerichtet ist.

4. Das Bestehen einer Blockade wird als bekannt vermutet:

a) bei allen Schiffen, die aus einem feindlichen Hafen ausgelaufen sind oder ihn angelaufen haben, nach einer Frist, die — nach Bekanntgabe der Blockade-Erklärung an die örtlichen Behörden — der feindlichen Regierung hinlängliche Zeit gegeben hat, das Bestehen der Blockade bekannt zu machen;

b) bei allen Schiffen, die nach der Bekanntmachung der Blockade-Erklärung von einem britischen oder verbündeten Hafen ausgelaufen sind oder ihn angelaufen haben.

5. Ungeachtet der Bestimmungen in Artikel 35 der Erklärung unterliegt relative Konterbande der Beschlagnahme, wenn bewiesen wird, daß sie die in Artikel 33 erwähnte Bestimmung hat, gleichgültig nach welchem Hafen das Schiff fährt, und in welchem Hafen die Ladung gelöscht werden soll.

6. Der Generalbericht des Redaktionsausschusses über die erwähnte Erklärung, der der Seekriegsrechtskonferenz vorgelegt und von ihr in der elften Vollversammlung am 25. Februar 1909 angenommen worden ist, gilt für alle Prisengerichtshöfe als bindende Festsetzung der Bedeutung und des Zweckes der genannten Erklärung, und diese Gerichtshöfe sollen die Bestimmungen der Erklärung im Sinne der darin gegebenen Erläuterungen feststellen und auslegen.

Und die Lords Commissioners Seiner Majestät Schatzamtes, die Lords Commissioners der Admiralität sowie jeder der Hauptstaatssekretäre Seiner Majestät, der Präsident der Erbschafts-, Ehescheidungs- und Admiralitätsabteilung des High Court of Justice, alle übrigen Richter Seiner Majestät Prisengerichtshöfe und alle Gouverneure, Beamten und Behörden, die es angeht, haben in ihrem Geschäftsbereiche die hierzu erforderlichen Anweisungen zu geben.

Almeric Fitz Roy.

Anlage 8.

Britische Order in Council vom 29. Oktober 1914.

(Übersetzung.)

Am Hofe im Buckingham-Palais, den 29. Oktober 1914.

Gegenwärtig:
Des Königs Erhabene Majestät im Rate.

Da Seine Majestät durch eine „Order in Council" vom 20. August 1914 zu erklären geruht hatte, daß während der gegenwärtigen Feindseligkeiten das als Londoner Erklärung bekannte Abkommen mit bestimmten, darin erwähnten Zusätzen und Abänderungen angenommen und von Seiner Majestät Regierung in Kraft gesetzt werden solle, und

da die darin erwähnten Zusätze und Abänderungen durch die besonderen Verhältnisse des gegenwärtigen Krieges notwendig geworden sind;

da es ferner erwünscht und nunmehr möglich ist, die „Order in Council" mit ihren Ergänzungen neu zu fassen, um die durch den Krieg veranlaßte Beeinträchtigung des unschädlichen neutralen Handels soweit als möglich herabzumindern,

so hat Seine Majestät nunmehr auf Vorschlag und mit Zustimmung Seines Geheimen Rates zu befehlen geruht, und es wird hiermit befohlen, was folgt:

1. Während der gegenwärtigen Feindseligkeiten werden die Bestimmungen des als Londoner Erklärung bekannten Abkommens, abgesehen von den Listen der Konterbande und der Nichtkonterbande, mit den nachstehenden Abänderungen angenommen und von Seiner Majestät Regierung in Kraft gesetzt.

Die Abänderungen sind folgende:

I. Ein neutrales Schiff, aus dessen Papieren die neutrale Bestimmung zu ersehen ist, und das ungeachtet der aus den Papieren ersichtlichen Bestimmung nach einem feindlichen Hafen fährt, unterliegt der Beschlagnahme und Einziehung, wenn es vor Beendigung seiner nächsten Reise angetroffen wird.

II. Die in Artikel 33 der genannten Erklärung erwähnte Bestimmung wird — in Erweiterung der in Artikel 34 aufgestellten Vermutungen — vermutet, wenn die Warensendung an einen Agenten des feindlichen Staates gerichtet oder für ihn bestimmt ist.

III. Ungeachtet der Bestimmungen in Artikel 35 der genannten Erklärung unterliegt relative Konterbande an Bord eines nach einem neutralen Hafen fahrenden Schiffes der Beschlagnahme, wenn die Warensendung „an Order" gerichtet ist, oder wenn die Schiffspapiere nicht ersehen lassen, wer der Warenempfänger ist, oder wenn sie einen Warenempfänger auf feindlichem oder vom Feinde besetzten Gebiete erkennen lassen.

IV. In den durch den vorstehenden Paragraphen gedeckten Fällen trägt der Eigentümer der Ware die Beweislast für ihre unschädliche Bestimmung.

2. Wenn einem der Hauptstaatssekretäre Seiner Majestät der Nachweis erbracht wird, daß die feindliche Regierung Lieferungen für ihre Streitkräfte von einem neutralen Lande oder durch ein solches erhält, kann er Weisung geben, daß der Artikel 35 der genannten Erklärung nicht für Schiffe gilt, die nach einem Hafen dieses Landes fahren. Eine derartige Weisung wird in der „London Gazette" veröffentlicht und bleibt bis zu ihrer Zurückziehung wirksam. Solange die Weisung in Kraft ist, soll ein mit relativer Konterbande beladenes, nach einem solchen Hafen fahrendes Schiff nicht frei von der Beschlagnahme bleiben.

3. Die „Order in Council" vom 20. August 1914, die für die Dauer der gegenwärtigen Feindseligkeiten die Annahme und Inkraftsetzung des als Londoner Erklärung bekannten Abkommens mit den darin näher bezeichneten Zusätzen und Abänderungen anordnet, wird hiermit aufgehoben.

4. Diese Order soll als "the Declaration of London Order in Council, No. 2, 1914" angeführt werden.

Und die Lords Commissioners . . . . . haben in ihrem Geschäftsbereiche die hierzu erforderlichen Anweisungen zu geben.

Almeric Fitz Roy.

Anlage 9.

Denkschrift der Deutschen Regierung vom 10. Oktober 1914, betreffend die Maßnahmen des englischen Handelskriegs.

Nach einer Order in Council vom 20. August 1914 will die britische Regierung während des gegenwärtigen Krieges die Londoner Seekriegsrechtserklärung vom 26. Februar 1909 mit einigen Zusätzen und Abänderungen beobachten. Diese Zusätze und Abänderungen sind aber derart, daß sie die Londoner Erklärung in wesentlichen Punkten aufheben und dadurch gleichzeitig in das geltende Völkerrecht eingreifen. Weitere sehr erhebliche Abweichungen von der Londoner Erklärung sind in einer britischen Proklamation vom 21. September 1914 enthalten.

I.

Die einschneidendste Abänderung der Londoner Erklärung findet sich in den Bestimmungen über die relative Konterbande unter Nr. 3 und 5 der Order in Council.

Die Londoner Erklärung bestimmt im Artikel 33, daß der Begriff der relativen Konterbande nur dann Anwendung findet, wenn die verfrachteten Gegenstände für den Gebrauch der Verwaltungsstellen oder der Streitmacht des feindlichen Staates bestimmt sind. Ferner soll nach Artikel 35 der Begriff der relativen Konterbande ohne weiteres ausgeschlossen sein, wenn sich das Schiff auf der Fahrt nach einem neutralen Hafen befindet.

Diese Bestimmungen, die im wesentlichen dem geltenden Völkerrecht entsprechen und auf einer billigen Abwägung der Interessen der kriegführenden Staaten einerseits und der neutralen Staaten andererseits beruhen, sind durch die Order in Council so gut wie aufgehoben worden. Denn nach Nr. 3 der Order soll die Vermutung für die feindliche Bestimmung der Güter in jedem Falle Platz greifen, wo der Empfänger der Ware unter der Kontrolle der Behörden des feindlichen Staates steht; das bedeutet aber nichts anderes, als daß jede nach dem feindlichen Lande gerichtete Sendung der Beschlagnahme ausgesetzt ist, da sich dort sämtliche

Bewohner unter der Kontrolle der Landesbehörden befinden. Diese Bestimmung erhält ihre Ergänzung in Nr. 5 der Order, wonach auch das auf der Fahrt nach einem neutralen Hafen befindliche Schiff wegen relativer Konterbande aufgebracht werden kann; hier wird also entgegen dem Artikel 35 der Londoner Erklärung der nur auf die absolute Konterbande anwendbare Begriff der fortgesetzten Reise auf die relative Konterbande ausgedehnt.

Auf diese Weise werden die milderen Regeln der Londoner Erklärung über die relative Konterbande beseitigt und letztere im Ergebnis der absoluten Konterbande völlig gleichgestellt. Damit wird der zur Versorgung der Bevölkerung eines kriegführenden Staates bestimmte neutrale Handel mit Gegenständen der relativen Konterbande, also insbesondere mit Lebensmitteln, der im geltenden Völkerrecht als legitim anerkannt ist, nahezu illusorisch gemacht und so das Interesse des Kriegführenden wie der Neutralen in völkerrechtswidriger Weise verletzt. Wie die Ereignisse auf dem Seekriegsschauplatz beweisen, geht England nach dieser Richtung in der rücksichtslosesten Weise vor, dergestalt, daß es sogar den für die Nachbarländer Deutschlands bestimmten Bedarf in Kontrolle nimmt und dadurch auch deren Versorgung in Frage stellt.

II.

Die britische Regierung glaubt sich über die in den Artikeln 22, 24 und 28 der Londoner Erklärung enthaltenen Listen der absoluten Konterbande, der relativen Konterbande und der nicht als Konterbande zu erklärenden Waren (Freiliste) ohne weiteres hinwegsetzen zu können. Sie hat in ihrer durch die Order in Council unter Nr. 1 aufrechterhaltenen Konterbande-Erklärung vom 5. August 1914 Luftfahrzeuge und deren Bestandteile als absolute Konterbande bezeichnet, während diese nach Artikel 24 Nr. 8 der Londoner Erklärung nur als relative Konterbande angesehen werden können. Vor allem hat sie aber in der Proklamation vom 21. September 1914 Gummi, Häute und Felle sowie verschiedene Sorten Eisenerz als relative Konterbande erklärt, obwohl diese Gegenstände nicht oder doch nur sehr mittelbar für kriegerische Zwecke verwendbar sind und daher auf der Freiliste des Artikels 28 stehen (vgl. 3, 4, 6). Damit wird zugleich allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts ins Gesicht geschlagen, wonach der neutrale Handel mit Gegenständen ausschließlich friedlichen Gebrauchs durch die Kriegführenden nicht gestört werden darf.

III.

Eine weitere Verschärfung der Bestimmungen über die Konterbande ergibt sich aus Nr. 2 der Order in Council. Denn der Artikel 38 der Londoner Erklärung läßt, entsprechend dem geltenden Völkerrecht, eine Beschlagnahme des Schiffes wegen Konterbande nur zu, solange sich diese an Bord befindet; dagegen will die britische Regierung, wenn die Beförderung der Konterbande unter Mitnahme falscher Papiere erfolgt ist, das Schiff während der ganzen Dauer der Reise mit Beschlag belegen. Auf diese Weise ist der neutrale Schiffsverkehr in dem feindlichen Gebiet andauernden Schikanen ausgesetzt, da das Schiff nicht nur auf Grund einer offenkundigen Tatsache, nämlich des Vorhandenseins von Konterbande, sondern auch auf Grund einer häufig nicht nachweisbaren Behauptung über sein früheres Verhalten aufgebracht werden wird.

IV.

Durch die Bestimmung in Nr. 4 der Order in Council wird die Wegnahme wegen Blockadebruchs in unbilliger Weise erweitert, da hiernach die Vermutung für die Kenntnis der Blockade auch dann eintreten soll, wenn das Schiff nach Ablauf einer gewissen Zeit seit der Bekanntgabe der Blockade eines feindlichen Hafens an die dortigen Ortsbehörden einen anderen feindlichen Hafen verlassen hat. Durch diese Bestimmung will die britische Regierung die Behörden des feindlichen Staates über die durch das Völkerrecht gezogenen Grenzen hinaus in den Dienst der eigenen Seestreitkräfte stellen und diesen Dienst durch die Wegnahme neutraler Schiffe erzwingen.

V.

Nach einem in der Londoner Erklärung bestätigten völkerrechtlichen Grundsatz dürfen an Bord eines neutralen Kauffahrteischiffs nur solche Personen zu Kriegsgefangenen gemacht werden, die bereits in die feindliche Streitmacht eingereiht sind. Dieser Satz ergibt sich aus dem Artikel 45, Abs. 1, Nr. 2 in Verbindung mit dem Artikel 47 und ist im Generalbericht des Redaktionsausschusses der Londoner Konferenz im ersten Absatz der Bemerkungen zum Artikel 45 noch näher ausgeführt worden; denn wie der Generalbericht bemerkt, war sowohl aus juristischen wie aus praktischen Gründen die ganze Konferenz darin einig, daß nur aktive Militärpersonen, nicht aber solche Personen, die sich, wie beispielsweise Reservisten, zur Erfüllung ihrer allgemeinen Dienstpflicht nach der Heimat begeben, der Gefangennahme auf einem neutralen Schiffe unterliegen.

Obwohl die britische Order in Council die beiden Artikel ebenso wie die Bemerkungen des Generalberichts als für die Regierung verbindlich anerkannt hat, haben doch die britischen Seestreitkräfte deutsche Wehrpflichtige, die nicht in die Streitmacht eingereiht waren, von Kauffahrteischiffen der niederländischen, der norwegischen und der italienischen Flagge weggenommen und zu Kriegsgefangenen gemacht. Auf diese Weise haben sie nicht nur die in der Londoner Erklärung wiedergegebenen völkerrechtlichen Grundsätze, sondern auch die eigenen staatsrechtlichen Normen gröblich verletzt.

Nach einem im „Journal officiel" vom 26. August 1914 veröffentlichten Dekret des Präsidenten der Französischen Republik hat sich Frankreich auf denselben Standpunkt gestellt wie Großbritannien in seiner Order in Council. Auch haben die französischen Seestreitkräfte in gleicher Weise wie die britischen wehrpflichtige Deutsche von neutralen Schiffen, insbesondere von niederländischen und spanischen, weggenommen.

Die Verordnungen und darüber hinausgehend die Seestreitkräfte Großbritanniens und Frankreichs setzen sich hiernach über die in der Londoner Seekriegsrechtserklärung niedergelegten Regeln in willkürlicher Weise hinweg. Sie verfolgen ausgesprochenermaßen den Zweck, durch Lahmlegung des neutralen Handels nicht nur die Kriegführung, sondern auch die Volkswirtschaft ihrer Gegner zu treffen, und greifen dabei in unzulässiger Weise sowohl in den legitimen Handel der Neutralen mit dem Gegner als auch in den Handel der Neutralen untereinander ein. Die Londoner Erklärung ist zwar bisher nicht ratifiziert worden; wie indes die Bevollmächtigten der Signatarmächte, mit Einschluß der britischen und französischen, in der einleitenden Bestimmung ausdrücklich festgestellt haben, entsprechen die Regeln der Londoner Erklärung im wesentlichen den allgemein anerkannten Grundsätzen des internationalen Rechts. Die von Großbritannien und Frankreich beliebten Verletzungen der Londoner Erklärung stellen sich daher zugleich als Verletzungen des Völkerrechts dar, die um so schwerer ins Gewicht fallen, als Großbritannien in Kriegen, in denen es neutral war, wie beispielsweise im Russisch-Japanischen Kriege, gegen solche Rechtsverletzungen auf das nachdrücklichste Einspruch erhoben hat (vgl. das englische Blaubuch Russia Nr. 1, 1905, Correspondence respecting Contraband of War, S. 8 ff.).

Die Kaiserlich Deutsche Regierung hat bisher die Bestimmungen der Londoner Erklärung streng beobachtet, auch deren Inhalt in der deutschen Prisenordnung vom 30. September 1909 (Reichs-Gesetzbl. 1914 S. 275) sinngetreu wiedergegeben; an dieser Haltung hat sie sich selbst durch die

flagranten Rechtsverletzungen ihrer Gegner nicht irremachen lassen. Sie muß sich indes die Frage vorlegen, ob sie an diesem Standpunkt noch länger festhalten kann, wenn die feindlichen Mächte das von ihnen eingeschlagene Verfahren fortsetzen und die neutralen Mächte sich solche Neutralitätsverletzungen zuungunsten deutscher Interessen gefallen lassen. Für die Deutsche Regierung würde es daher von Wert sein, zu erfahren, welche Stellung die neutralen Mächte zu dem völkerrechtswidrigen Verhalten Großbritanniens und Frankreichs einzunehmen gedenken, und ob sie insbesondere gegen die an Bord ihrer Schiffe vorgenommenen Gewaltakte an deutschen Personen und deutschem Gut einschreiten wollen.

Anlage 10.

Telegraphischer Auftrag des Chefs des Admiralstabs vom 4. November 1914 an den Admiralstab, die Möglichkeit eines Handelskriegs mit U-Booten zu untersuchen.

Der Chef des Admiralstabs
der Marine.
B. Nr. 267.

Großes Hauptquartier, den 4. November 1914.

Admiralstab.

Berlin.

Nach Zeitungsnachrichten beabsichtigt England die gesamte Nordsee für den neutralen Handel zu sperren, also zu blockieren.

Da dies mit den internationalen Abmachungen nicht in Einklang steht und England sich dauernd des Bruchs des Völkerrechts schuldig macht, so sind Abwehrmaßnahmen unsererseits notwendig.

Ich bitte daher die Frage zu untersuchen, ob wir England durch Minen und U-Boote blockiert erklären und androhen können, daß jedes Handelsschiff, das sich englischen Häfen nähert, sich der Gefahr aussetzt, durch U-Boote abgeschossen zu werden, ohne daß seine Besatzung aufgenommen werden kann.

v. Pohl.

Anlage 11.

Schreiben des Chefs des Admiralstabs vom 7. November 1914 an den Reichskanzler. Vorschlag, einen Handelskrieg mit U-Booten als Vergeltungsmaßnahme gegen England und Frankreich zu eröffnen.

Großes Hauptquartier, den 7. November 1914.

An den Reichskanzler.

Hier.

Die Tatsache, daß England alle Mittel, unbekümmert darum, ob sie den bisherigen Grundsätzen des Völkerrechts entsprechen oder nicht, anzuwenden versucht, um uns wirtschaftlich zu vernichten, lassen es angezeigt erscheinen, auch unsererseits schärfere Mittel im Handelskrieg anzuwenden als bisher. Besonderen Erfolg verspricht eine Blockade der gegnerischen Küsten durch Unterseeboote, für deren Erklärung ich einen ersten Entwurf zur geneigten Prüfung übersende. Ich darf mir vorbehalten, Änderungen, die sich nach weiterer Durcharbeit dieses Entwurfes im Admiralstabe in Berlin noch als notwendig herausstellen sollten, E. E. später zu übermitteln. Der Einwand, daß eine Unterseebootsblockade den bisher gültigen Bestimmungen des Völkerrechts nicht entspräche, läßt sich ohne weiteres durch den Hinweis auf die völkerrechtlich auch nicht zulässige Sperrung der Nordsee durch die englische Admiralität entkräften. Gegen den Vorwurf, daß die Unterseebootsblockade besonders grausam sei, weil der Blockadebrecher in den meisten Fällen vernichtet würde, ist geltend zu machen, daß der Blockadebrecher sich bewußt in Gefahr begibt und daher auch die Folgen tragen muß.

Von diesem Standpunkte aus betrachtet ist die Unterseebootsblockade gegenüber den Neutralen ein viel schonenderes Kriegsmittel als die Sperrung der freien See am Ostausgange des Englischen Kanals durch englische Minen.

Der Zeitpunkt des Beginns der Blockade würde möglichst bald anzusetzen, jedoch so zu bemessen sein, daß amerikanische Schiffe mit einem

englischen Bestimmungshafen vor Abgang aus dem Heimatshafen Kenntnis von der Blockade-Erklärung erhalten und daraufhin die Reise unterlassen können. Danach würde die Blockade etwa 12 Tage nach Übergabe der Erklärung an die amerikanische Regierung zu beginnen haben.

Ich würde es für erwünscht halten, wenn bei Überreichung der Blockade-Erklärung an die neutralen Mächte darauf hingewiesen würde, daß England uns durch die Abkehr von den bisher als gültig betrachteten Bestimmungen des Völkerrechts, wie sie in der fast unbegrenzten Erweiterung des Begriffs der Kriegskonterbande, in der Wegnahme eines Lazarettschiffes unter den nichtigsten Vorwänden u. ä. mehr zutage tritt, zu diesen verschärften Maßnahmen gegen den englischen Seeverkehr zwingt.

Auch Besprechungen in der Presse in dem angedeuteten Sinne würden mir bei Veröffentlichung der Blockade-Erklärung angezeigt erscheinen.

Der Chef des Admiralstabes der Marine.
v. Pohl.

Entwurf einer Blockade-Erklärung.

Im Namen und auf Befehl Seiner Majestät des Kaisers erkläre ich die Blockade der Küsten des Königreiches Großbritannien und Irland sowie der Nord- und Westküste Frankreichs.

Die Blockade beginnt am . . . November 1914[1]).

Die Blockade umfaßt die genannten Küsten mit allen Häfen, Reeden, Buchten, Flußmündungen und sämtlichen diesen Küsten vorgelagerten Inseln.

Schiffe unter neutraler Flagge, die sich am Tage des Beginns der Blockade innerhalb des blockierten Gebietes befinden, erhalten eine Frist von fünf Tagen zum Auslaufen.

Da die Blockade großenteils durch Unterseeboote ausgeführt werden wird, laufen Schiffe, die die Blockade zu brechen versuchen, schwere Gefahr, ohne vorherige Warnung versenkt zu werden.

Auch werden alle neutralen Schiffe auf ihren Fahrten nach neutralen Häfen gut tun, das Passieren der blockierten Küsten zu vermeiden.

Großes Hauptquartier, den . . . November 1914[1]).

Der Chef des Admiralstabes der Marine.

---

[1]) Datum sollte später eingefügt werden.

Anlage 12.

Schreiben des Chefs des Admiralstabs vom 7. November 1914 an den Admiralstab. Nochmaliger Auftrag, die Durchführbarkeit eines Handelskriegs mit U-Booten zu prüfen. Vorläufige Stellungnahme dazu seitens des Admiralstabs.

Großes Hauptquartier, den 7. November 1914.

An

Admiralstab.

Berlin.

1. Anliegende Abschrift eines Schreibens an den Reichskanzler, betreffend eine Blockade-Erklärung gegen England und Frankreich, bitte ich umgehend zu prüfen und etwaige Einwendungen sofort durch Fernspruch und schriftlich hierher zu melden.

2. Der Behauptung der englischen Admiralität, daß die deutschen Minen unter neutraler Flagge von Handelsfahrzeugen gelegt würden, ist die amtliche Erklärung entgegenzustellen, daß Minen nur von Kriegsschiffen und Hilfskriegsschiffen ausgelegt worden sind und kein Mißbrauch mit der neutralen Flagge getrieben worden ist. Ebenso wird amtlich zu erklären sein, daß die Behauptung der englischen Admiralität, wir mißbrauchten Hospitalschiffe, Trawler und neutrale Handelsschiffe zu völkerrechtswidrigen Kriegszwecken, in jeder Hinsicht unwahr sei und von der englischen Admiralität auch nicht durch Beweise gestützt werden könnte.

Berlin, den 9. November 1914.

Fernspruch an Chef im Großen Hauptquartier.

Zum Schreiben vom 7. November.

Führung von Handelskrieg mit Unterseebooten wird grundsätzlich zugestimmt. Frage bedarf aber noch Erwägung in folgenden Punkten:

1. Maßnahme erst dann zu empfehlen, wenn militärische Durchführung gegen ganze England-Küste und längere Zeit hindurch möglich. Hierzu müssen zunächst genügend Torpedos vorhanden sein. Dies scheint zur Zeit nicht der Fall. Augenblicklich nur 24 Reserve-Torpedos für

„U 5" bis „U 18" und 28 Reserve-Torpedos für „U 19" bis „U 34" vorhanden. Durch Austausch von Schiffstorpedos wird Zahl der Reservetorpedos für Unterseeboote gesteigert werden. Wie schnell Austausch und notwendige Aptierung fortschreiten kann, wird noch gemeldet. Ferner wird geprüft, ob ältere Torpedoart durch Aptierung der Rohre oder Einbau von Einsatzrohren von Unterseebooten verwendet werden können. Jedenfalls dürfen Unterseeboote wegen Torpedomangel nicht gegen Hauptgegner, nämlich feindliche Flotte, lahmgelegt werden. Ferner Besitz Kanalstützpunkt notwendig, damit Stellung der Unterseeboote England Westküste genügend lange innegehalten werden kann.

2. Ausdehnung auf Westküste Frankreich wegen Mangel an Unterseebooten nicht möglich, auf Nordküste Frankreich vielleicht, wenn kleine Unterseeboote verfügbar.

3. Wirkung Maßnahme wird durch die langen Winternächte stark herabgesetzt werden, da Handelsschiffe sofort Anweisung erhalten werden, Küste nur nachts anzusteuern.

4. Maßnahme kann Neutrale an Seite Englands drängen. Inkaufnehmen dieser Gefahr erst angebracht, wenn Landkriegführung soweit, daß Erfolg sicher erscheint, oder wenn unsere Lage verzweifelt.

5. Da England Maßnahme mit gleichen Mitteln in Deutscher Bucht, Skagerrak, Ostsee erwidern wird, wird Zufuhr ganz aufhören, auch über neutrale Länder. Ob England dasselbe durch sein jetziges Vorgehen erreicht, ist noch zweifelhaft. Müßte man dies annehmen, so spräche das für baldigen Beginn, bevor Rohstoffe verbraucht.

6. Bei Anwendung dieses Mittels muß man sich außerdem darüber klar sein, daß England möglicherweise Vergeltungsmaßnahme gegen gefangene Deutsche anwenden wird, da Maßnahme ohne Zweifel schärfer ist als bisherige Englands Verletzungen des Völkerrechts.

7. Bezeichnung als Blockade stößt auf ernste Bedenken. Für Blockade völkerrechtlich viel Formalitäten festgesetzt, die bei Verwendung Unterseeboote nicht erfüllt werden können, deren Nichterfüllung uns aber jedesmal als Völkerrechtsbruch angerechnet werden wird. Für dieses neue Kriegsmittel erscheint daher eine neue Form angezeigt, vielleicht derart, daß nach Englands Vorgang gesamte England-Küstengewässer als Kriegsgebiet erklärt werden und bekanntgemacht wird, daß ihr Befahren ernste Gefahr bringt.

Näheres schriftlich nach Einvernehmen mit Auswärtigem Amt in einigen Tagen.

Anlage 13.

Gleichlautende Proteſtnoten der Däniſchen, der Norwegiſchen und der Schwediſchen Regierung vom 12./13. November 1914 an die bei ihnen beglaubigten Geſandten Englands, Frankreichs, Rußlands und Deutſchlands gegen deren Maßnahmen im Seehandelskrieg.

(Überſetzung.)

Miniſterium der Auswärtigen Angelegenheiten.

Kopenhagen, den 13. November 1914.
Kriſtiania, den 13. November 1914.
Stockholm, den 12. November 1914.

Es liegt in der Natur der Dinge, daß der unheilvolle Brand, in den ſo viele Mächte geraten ſind, auch die neutralen Staaten in ſehr fühlbarer Weiſe berührt, und daß er ihnen ſehr ſchwere Opfer auferlegt. Dieſe Opfer, die in gewiſſen Grenzen als unvermeidlich gelten können, dürfen aber ſicher nicht willkürlich durch Maßnahmen der Kriegführenden verſchärft werden. Das Völkerrecht hat in Anſehung der Rechte und Pflichten der Neutralen gewiſſe Grundſätze aufgeſtellt, denen man nicht vorwerfen kann, daß ſie die Neutralen auf Koſten der Kriegführenden begünſtigen. Nun ſcheint aber ſelbſt der ſehr beſcheidene, den Intereſſen der Neutralen durch das geltende Völkerrecht zugebilligte Schutz im Laufe des gegenwärtigen Krieges zu verſchwinden.

Die neutralen Länder, die ſorglich die ſtrengſte Unparteilichkeit beachten und ihren Handel im Geiſte vollkommenſter Loyalität gegenüber den Kriegführenden betreiben, glaubten ſich auf die Unverletzlichkeit der grundſätzlichen Regeln des internationalen Rechts verlaſſen zu können. Indeſſen haben ſie von Tag zu Tag zu ihrem Schaden feſtſtellen müſſen, daß die Kriegführenden für ſich die Anwendung von Grundſätzen in Anſpruch nehmen, die ebenſowenig mit den Intereſſen der Neutralen wie mit den Vorſchriften des Völkerrechts vereinbar ſind. Man verſteht ſchließlich, wenn ein Kriegführender in der Hitze des Gefechts dazu neigt, nur

die Regeln anzuwenden, die ihm im Augenblick am vorteilhaftesten erscheinen, und so ein Völkerrecht je nach Umständen zu verkünden. Aber die Verletzung der Rechte der Neutralen wird dadurch nicht besser gerechtfertigt. Im Grunde genommen ist dieses Nützlichkeitsprinzip auch den Interessen der Kriegführenden selbst abträglich. Die augenblickliche gespannte Lage nimmt einmal ein Ende, und dann wird es den kriegführenden Staaten sicher nicht unangenehm sein, wenn sie einige Grundsätze noch in Kraft finden, die ihnen einst teuer waren, und für die sie oft als ruhmreiche Vorkämpfer auftraten.

Die Grundsätze des Völkerrechts in Erinnerung rufen heißt das gemeinsame Erbe der zivilisierten Völker wahren, indem dadurch verhindert wird, daß die den Anstrengungen mehr als eines Jahrhunderts zu dankenden Fortschritte in Vergessenheit geraten. Zugleich hat die auf dem neutralen Seehandel lastende Unsicherheit ein Maß erreicht, das den neutralen Regierungen schwere Sorge bereiten muß; auch sehen sie sich verpflichtet, gegen die Maßnahmen Einspruch zu erheben, die zur Zeit seitens beider kriegführenden Teile den erlaubten Handel ihrer Länder bedrohen.

In Ansehung mehrerer seiner wichtigsten Teile ist das Völkerrecht auf Grund der Konferenzen im Haag und in London kodifiziert worden. Es ist richtig, daß die dort ausgearbeiteten Abkommen nicht von allen Seiten ratifiziert worden sind. Sie sind indessen als maßgebendster Ausdruck des Rechtsbewußtseins der Völker und deshalb als Niederschlag des gegenwärtigen Standes des internationalen Rechtes anzusehen. Dies trifft besonders auf die Londoner Erklärung zu, die durch die Vertreter von zehn Seemächten gebilligt wurde, wovon sechs zur Zeit Kriegführende sind. Der Wortlaut dieses Abkommens stellt selbst ausdrücklich fest, daß die darin enthaltenen Regeln tatsächlich den allgemein anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts entsprechen. Ganz abgesehen von den Erklärungen, wonach das Londoner Abkommen gleich einem ratifizierten Vertrag angewandt werden soll, muß gegenwärtig die völlige Gültigkeit beinahe aller seiner Bestimmungen anerkannt werden.

Um unsere Beschwerdegründe besser hervortreten zu lassen, genügt es, auf einige besonders wichtige Punkte kurz hinzuweisen.

Eine große Gefahr bedroht den neutralen Handel infolge der Legung von Minen auf den großen Seehandelsstraßen. Das Legen von Minen ohne Rücksicht auf die Sicherheit der friedlichen Schiffahrt widerspricht offensichtlich den Rechten der Neutralen und hat nicht allein beträchtliche Sachschäden verursacht, sondern sogar den Verlust zahlreicher Menschenleben zur Folge gehabt.

Die Freiheit der Meere und das unverjährbare Recht der Neutralen, sich der allen gemeinsamen Handelsstraßen zu bedienen, sind durch den Anspruch, den neutralen Schiffen die Verpflichtung aufzuerlegen, einen bestimmten Weg zu nehmen und bestimmte Häfen anzulaufen, abgeschwächt und eingeschränkt worden, ohne daß die Neutralen begründeten Anlaß zu einem Verdacht gegeben hätten, der solche Beschränkungen verständlich machen oder gar rechtfertigen könnte.

Die Listen sowohl der absoluten wie der relativen Konterbande sind entartet und maßlos erweitert worden, was entsprechende Schädigungen der Rechte der Neutralen bedeutet.

Indem man die Theorie von der fortgesetzten Reise und gewisse den Neutralen ungünstige Rechtsvermutungen auf die relative Konterbande zur Anwendung bringen will, nimmt man in Wirklichkeit für sich die Gleichstellung dieser Konterbande mit der absoluten Konterbande in Anspruch, was eine ganz gefährliche Neuerung bedeuten würde.

Die seit Jahrhunderten anerkannten Regeln für die Durchsuchung und Wegnahme werden nicht mehr beachtet; dies verursacht dem erlaubten Handel Verzögerungen, die beträchtliche Verluste im Gefolge haben.

In den angedeuteten wie auch in anderen Maßnahmen erkennt man die Absicht, eine mit den Rechten, ja sogar mit den Pflichten der Neutralen unvereinbare Kontrolle über den Handel der neutralen Länder auszuüben.

Die Königliche Regierung gibt sich der Hoffnung hin, daß die kriegführenden Mächte sich diesen Vorstellungen, die sie nur gerechtfertigt finden können, anpassen werden.

Anlage 14.

Protestnote der Niederländischen Regierung vom 16. November 1914 an den Britischen Gesandten im Haag gegen die britische Nordseesperre.

(Übersetzung.)

Im Haag, den 16. November 1914.

Mit Ihrem Schreiben vom 3. d. M. haben Euere Exzellenz mir eine Bekanntmachung der Britischen Admiralität über die Schiffahrt in der Nordsee mitgeteilt.

Nach dieser Bekanntmachung soll die ganze Nordsee als Kriegsgebiet angesehen werden, worin die Schiffahrt den schwersten Gefahren ausgesetzt ist, nicht nur, weil dort Minen ausgelegt, sondern auch britische Kriegsschiffe mit der Aufsuchung verdächtiger Schiffe beschäftigt sind. Deswegen werden Kauffahrteischiffe und Fischereifahrzeuge vor den Gefahren beim Befahren der Nordsee gewarnt, wenn sie nicht aufs genaueste die zu erlassenden Anweisungen der Admiralität befolgen.

Ich beehre mich, Euerer Exzellenz die Bedenken mitzuteilen, zu denen die Bekanntmachung der Admiralität bei der Regierung der Königin Anlaß gegeben hat.

Nach dem Völkerrecht bildet lediglich der unmittelbare Umkreis der militärischen Unternehmungen der Kriegführenden das „Kriegsgebiet", in dem die Polizeihoheit eines Kriegführenden sich auswirken kann.

Ein Meer von der Größe der Nordsee kann nicht in seiner ganzen Ausdehnung als unmittelbarer Aktionsbereich militärischer Unternehmungen der Kriegführenden angesehen werden.

Wenn diese ganze Gegend als Kriegsgebiet bezeichnet wird, so bedeutet das einen schweren Eingriff in den von allen Völkern des Erdballs anerkannten Grundsatz der Freiheit der Meere.

Der Artikel 3 des von Großbritannien gezeichneten und ratifizierten VIII. Haager Abkommens verpflichtet den Kriegführenden, der verankerte, selbsttätige Kontaktminen legt, alle möglichen Vorsichtsmaßregeln für die Sicherheit der friedlichen Schiffahrt zu treffen. Aus dieser Einschränkung folgt, daß die Schiffahrt in der Lage sein muß, über freie Fahrstraßen zu verfügen. So hat auch die Regierung der Königin nicht das Recht in Anspruch genommen, gegen die vor etwa fünf Wochen getroffene Entschließung der Britischen Regierung in Ansehung der Minenlegung in der von

Euerer Exzellenz in der Note vom 3. Oktober d. J. bezeichneten Gegend Einspruch zu erheben. Anders liegt es bei der gegenwärtigen Ausdehnung dieses Gebiets auf die ganze Nordsee, eine Ausdehnung, die für die niederländische Schiffahrt ernstlichen Nachteil zur Folge hat, weil sie ihr die Durchfahrt sperrt.

Die Bekanntmachung der Admiralität hat zur Folge, daß Schiffe, die sich auf der Reise vom Atlantischen Ozean nach Norwegen, der Ostsee, Dänemark und den Niederlanden befinden, vom Ärmelkanal in die Nordsee durch die Meerenge von Dover und weiter an der englischen Küste entlang bis zur Insel Farn fahren müssen, um dann Richtung nach dem Leuchtturm von Lindesnes zu nehmen. Von diesem Punkte aus müssen sie sich je nach dem Bestimmungshafen nach Norden oder nach Süden wenden und dabei so dicht als möglich an der Küste halten. Die Schiffe, die von der Ostsee oder den erwähnten Ländern nach dem Atlantischen Ozean fahren, müssen den umgekehrten Weg einschlagen.

Die Aufklärungen, die ich von Euerer Exzellenz vor zehn Tagen darüber zu erbitten die Ehre gehabt habe, ob der gerade Weg, den die niederländische Schiffahrt seit dem 3. Oktober 1914 benutzt, nichtsdestoweniger offen bleibt, sind mir bisher nicht zuteil geworden.

Es ist offensichtlich, daß der von der Britischen Regierung bezeichnete Weg schwere Nachteile für die Schiffahrt zwischen dem Atlantischen Ozean und den Häfen der Südostküste Englands einerseits und den niederländischen Häfen andererseits bietet. Zunächst ist der Umweg unverhältnismäßig groß. Die Entfernung zwischen Dover und einem niederländischen Hafen beträgt etwa 150 sm; die Überfahrtstrecke nach Maßgabe des von der Admiralität bezeichneten Weges würde sie auf mehr als 1000 sm erhöhen; ferner ist der zwischen Lindesnes und den niederländischen Häfen einzuhaltende Weg zu allgemein bezeichnet, um ausreichende Gewähr in Ansehung der Sicherheit der Schiffahrt zu bieten.

Was die Verkehrswege zwischen den niederländischen Häfen und der Nordostküste Englands betrifft, so bestehen sie überhaupt nicht mehr.

Schließlich muß man fragen, wie die niederländischen Fischer sich in der Nordsee verhalten sollen, um nicht unter unüberwindlichen Widerständen zu leiden und sich schweren Gefahren bei der Ausübung ihres Gewerbes auszusetzen.

Ich würde Euerer Exzellenz dankbar sein, wenn Sie mir möglichst bald geeignete Mitteilungen zukommen ließen, um die Unsicherheit zu zerstreuen, die über die vorstehenden Punkte besteht.

Anlage 15.

Erste Protestnote des Botschafters der Vereinigten Staaten von Amerika in London vom 28. Dezember 1914 an die Britische Regierung gegen die britischen Maßnahmen im Seehandelskrieg.

(Übersetzung.)

Amerikanische Botschaft.

London, den 28. Dezember 1914.

Herr Page, Botschafter der Vereinigten Staaten in London,
an Sir Edward Grey.

Auf telegraphische Weisung meiner Regierung beehre ich mich, Ihnen mitzuteilen, daß die gegenwärtige Lage des amerikanischen Außenhandels, wie sie sich aus der häufigen Beschlagnahme und Festhaltung amerikanischer, für neutrale europäische Häfen bestimmter Ladungen ergibt, so ernst geworden ist, daß sie eine offene Darlegung der Ansichten meiner Regierung erforderlich macht, damit die Regierung Seiner Majestät über die Haltung der Vereinigten Staaten zu der von Seiner Majestät Behörden während des gegenwärtigen Krieges befolgten Politik vollständig unterrichtet ist.

Ich bin demzufolge beauftragt worden, Ihnen folgende Erklärung abzugeben und gleichzeitig zu versichern, daß dies im freundschaftlichsten Geiste und im Vertrauen darauf geschieht, daß eine offene Aussprache der Fortdauer herzlicher Beziehungen zwischen den beiden Ländern besser dient als ein Stillschweigen, das fälschlich als Duldung des englischen Vorgehens angesehen werden könnte, während meine Regierung dies Vorgehen nur als Eingriff in die Rechte amerikanischer Bürger betrachten kann.

„Die Regierung der Vereinigten Staaten hat mit wachsender Besorgnis gesehen, wie eine große Zahl von Schiffen mit amerikanischen, nach neutralen europäischen Häfen bestimmten Waren auf hoher See mit Beschlag belegt und nach britischen Häfen eingebracht worden sind. In den ersten Tagen des Krieges nahm meine Regierung an, daß die von der Britischen Regierung befolgte Politik dem unerwarteten Ausbruch der Feindseligkeiten und der Notwendigkeit unmittelbaren Handelns zuzuschreiben

war, um zu verhindern, daß Konterbandewaren den Gegner erreichten. Aus diesem Grunde wollte sie diese Politik nicht unfreundlich beurteilen oder dagegen nachdrücklich Einspruch erheben, obwohl sie offensichtlich dem amerikanischen Handel mit den neutralen Ländern Europas sehr schädlich war. Die Regierung der Vereinigten Staaten vertraute fest auf die hohe Achtung, die Großbritannien früher so oft für die Rechte anderer Völker bewiesen hat, und erwartete zuversichtlich die Änderung eines Vorgehens, das dem neutralen Handel die ihm nach Völkerrecht zustehende Freiheit versagte.

Diese Erwartung schien durch die Erklärung des Foreign Office Anfang November bestätigt zu werden, daß nämlich die Britische Regierung die von der norwegischen Regierung, der schwedischen und der dänischen Regierung angebotenen Bürgschaften für die Nichtausfuhr von Konterbande für ausreichend erachte, wenn diese an namentlich bezeichnete Personen im Gebiet dieser Regierungen konsigniert würde, und daß der britischen Flotte und den britischen Zollbehörden befohlen worden sei, bei neutralen Schiffen mit solchen derart an Neutrale konsignierten Ladungen einen Zugriff von dem Ergebnis der Prüfung der Schiffspapiere und Ladungen abhängig zu machen.

Es ist daher sehr zu bedauern, daß die Britische Regierung, obwohl seit Beginn des Krieges nahezu fünf Monate verflossen sind, ihre Politik nicht wesentlich geändert hat und Schiffe und Ladungen, die zwischen neutralen Häfen in friedlicher Verfolgung rechtlich erlaubten Handelsverkehren, nicht weniger als früher schädigt, obwohl die Kriegführenden den rechtlich erlaubten Handel eher schützen als unterbinden sollten. Größere Befreiung von Festhaltungen und Beschlagnahmen, die von der Konsignierung der Warensendungen an bestimmte Warenempfänger statt „an Order" sicher erhofft wurde, wird noch erwartet.

Der Regierung Seiner Majestät, die gewöhnlich für die Freiheit der Meere und die Rechte des Handels eintritt, braucht nicht bedeutet zu werden, daß Friede und nicht Krieg das normale Verhältnis zwischen Völkern ist, und daß der Handel zwischen nichtkriegführenden Ländern von den Kriegführenden nicht beeinträchtigt werden sollte, es sei denn, daß solche Beeinträchtigung offensichtlich eine gebieterische Notwendigkeit zum Schutze der nationalen Sicherheit ist, aber auch dann nur in dem Maße, wie die Notwendigkeit es erfordert.

Die Regierung der Vereinigten Staaten verkennt keineswegs die gewaltige Bedeutung des gegenwärtigen Kampfes, den Großbritannien führt, und beabsichtigt nicht, sich in selbstsüchtiger Weise ungebührliche Handels-

vorteile zu sichern. Mit Widerstreben sieht sie sich jedoch zu der Erkenntnis genötigt, daß die gegenwärtige Politik der Britischen Regierung gegenüber neutralen Schiffen und Ladungen über die klar zutage liegenden Notwendigkeiten der Kriegführung hinausgeht und die Rechte amerikanischer Bürger auf hoher See in einer Weise beschränkt, die weder durch die Regeln des Völkerrechts gerechtfertigt noch nach dem Rechte auf Selbsterhaltung erforderlich ist.

Die Regierung der Vereinigten Staaten beabsichtigt nicht, in diesem Augenblick die Befugnis zu erörtern, gewisse von Seiner Majestät öffentlich namhaft gemachte Waren in die Listen absoluter und relativer Konterbande aufzunehmen. Mögen auch manche davon der Amerikanischen Regierung anfechtbar erscheinen, so bildet die hauptsächliche Veranlassung zu dieser Beschwerde doch die Behandlung von Ladungen beider Klassen von Waren, die nach neutralen Häfen bestimmt sind.

Als absolute Konterbande bezeichnete Waren, die aus den Vereinigten Staaten von Amerika nach neutralen Ländern verschifft wurden, sind mit der Begründung in Beschlag genommen und festgehalten worden, daß die Länder, nach denen sie bestimmt waren, die Ausfuhr solcher Waren nicht verboten haben. Sind schon solche Festhaltungen nach Meinung der Regierung ungerechtfertigt, so werden die amerikanischen Kupfer-Exporteure durch die zutage tretende Unschlüssigkeit der britischen Behörden bei Anwendung ihrer eigenen Anordnungen über neutrale Ladungen beunruhigt. So wurde beispielsweise eine Ladung Kupfer festgehalten, die aus den Vereinigten Staaten an einen genau bezeichneten Empfänger in Schweden ging, und zwar weil nach Angabe Großbritanniens Schweden kein Ausfuhrverbot auf Kupfer erlassen hatte. Italien dagegen hat nicht nur die Ausfuhr von Kupfer verboten, sondern nach Information der Regierung sogar eine Verordnung in Kraft gesetzt, wonach Sendungen, die in italienischen Häfen für italienische Empfänger oder „an Order" eingehen, nicht ausgeführt oder umgeladen werden dürfen; die einzige Ausnahme, die Italien macht, betrifft Kupfer, das im Durchgangsverkehr durch das eigene Land nach einem anderen Lande geht. Trotz dieser Verordnungen hat das Britische Auswärtige Amt es bisher abgelehnt, die Versicherung abzugeben, daß Kupferladungen für Italien auf hoher See nicht belästigt werden. Beschlagnahmen sind derart zahlreich und Verzögerungen so erheblich, daß Exporteure sich scheuen, ihr Kupfer nach Italien gehen zu lassen, daß Dampfschiffahrtsgesellschaften es ablehnen, Kupfer anzunehmen, und daß Versicherungsgesellschaften sich weigern, Policen für Kupfer auszustellen. Mit einem Worte: ein rechtmäßiger Handel wird erheblich beeinträchtigt

durch die Ungewißheit, welche Behandlung er durch die britischen Behörden zu gewärtigen hat.

Die Regierung der Vereinigten Staaten glaubt allen Grund zu haben, Aufklärung zu erbitten, in welcher Weise die Britische Regierung ihre Maßnahmen durchzuführen beabsichtigt, damit die Amerikanische Regierung sich über die Schritte zu entscheiden vermag, die notwendig sind, um unsere Außenhandel treibenden Bürger in ihren Rechten zu schützen und vor den schweren Verlusten zu bewahren, denen sie durch die Unkenntnis der ihren Ladungen drohenden Gefahren ausgesetzt sind.

Was relative Konterbande betrifft, so erscheint die Politik Großbritanniens der Amerikanischen Regierung von gleich großem internationalen Interesse. Zum Beweise hierfür wird die Aufmerksamkeit der Britischen Regierung auf die Tatsache gelenkt, daß eine Anzahl mit Beschlag belegter amerikanischer Ladungen aus Nahrungsmitteln und anderen Waren besteht, die in allen Ländern dem allgemeinen Gebrauche dienen und zugestandenermaßen relative Konterbande sind. Obwohl die Vermutung für unschädliche Verwendung sprach, da die Waren für neutrales Gebiet bestimmt waren, haben die britischen Behörden diese Beschlagnahmen und Festhaltungen vorgenommen, ohne, soweit die Regierung der Vereinigten Staaten unterrichtet ist, im Besitz von Tatsachen zu sein, die vernünftigerweise die Mutmaßung rechtfertigten, daß die Ladungen wirklich feindliche Bestimmung hatten — so wie dieser Begriff im Völkerrecht verstanden wird. Bloßer Verdacht ist noch kein Beweis, und zweifelhafte Fälle sollten zugunsten des neutralen Handels und nicht gegen ihn entschieden werden. Die Wirkung auf den Handel mit diesen Waren zwischen neutralen Völkern, die durch Unterbrechung von Reisen und Festhaltung von Ladungen entsteht, wird nicht voll dadurch ausgeglichen, daß den Eigentümern der erlittene Schaden ersetzt wird, nachdem die Untersuchung eine feindliche Bestimmung nicht ergeben hat. Durch die bestehenden Gefahren und durch die wiederholte Fernhaltung von Waren von festen Märkten wird der amerikanische Handel mit neutralen Ländern in seiner Gesamtheit geschädigt.

Ladungen dieser Art scheinen auch von den britischen Behörden in dem festen Glauben mit Beschlag belegt zu sein, daß sie schließlich doch das Gebiet der Feinde Großbritanniens erreichen werden, wenn dies auch von den Verschiffern ursprünglich nicht beabsichtigt war. Im Hinblick auf die Anordnungen (regulations), welche die neutralen Bestimmungsländer für die in den Ladungen enthaltenen Waren erlassen haben, bleibt aber von diesem Glauben lediglich die Furcht vor einer solchen Möglichkeit übrig.

Daß eine Ladung von Waren, die auf der Liste der relativen Konterbande stehen und nach einem neutralen Hafen gehen, die rechtliche Vermutung einer feindlichen Endbestimmung gestattet, scheint in vollem Gegensatz zu der Lehre zu stehen, die Großbritannien früher hochhielt. Diese Lehre wurde von Lord Salisbury während des südafrikanischen Krieges folgendermaßen ausgedrückt:

„Lebensmittel können, auch wenn sie für Feindesland bestimmt sind, als Konterbande nur dann betrachtet werden, wenn sie für die feindlichen Streitkräfte bestimmt sind. Es genügt nicht, daß sie so verwendet werden können, vielmehr muß bewiesen werden, daß dies zur Zeit ihrer Beschlagnahme in der Tat ihre Bestimmung war."

Mit dieser Begriffsbestimmung relativer Konterbande stimmen die Ansichten der Amerikanischen Regierung vollkommen überein, und die amerikanischen Verlader waren berechtigt, sich auf diese historische Lehre zu verlassen, die von Großbritannien ständig befolgt worden ist, und zwar sowohl wenn es selbst am Kriege beteiligt war, als auch wenn es neutral war.

Die Regierung der Vereinigten Staaten gesteht den Kriegführenden ohne weiteres die volle Berechtigung zu, die Schiffe amerikanischer Bürger oder neutrale Schiffe mit amerikanischen Waren auf hoher See zu betreten und zu durchsuchen, auch sie festzuhalten, wenn genügend Beweise vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß ihre Ladungen Konterbande enthalten. Aber die Britische Regierung muß auf Grund eigener Erfahrung in der Vergangenheit anerkennen, daß die Amerikanische Regierung es nicht ohne Protest zulassen kann, wenn amerikanische Schiffe oder amerikanische Waren nach britischen Häfen eingebracht und dort zu dem Zwecke, sie überhaupt erst nach Konterbande zu durchsuchen, oder auf Grund von Vermutungen festgehalten werden, die durch besondere Landesgesetze geschaffen wurden und offenbar mit Lehre und Praxis des Völkerrechts unvereinbar sind.

Die Amerikanische Regierung glaubt und hofft ernstlich, die Regierung Seiner Majestät wird zu derselben Überzeugung kommen, daß ein Verhalten, das sich mehr mit den von Großbritannien viele Jahre hindurch nachdrücklich vertretenen Regeln des internationalen Verkehrs deckt, letzten Endes sowohl den Interessen der Kriegführenden als auch denen der Neutralen besser dienen wird.

Nicht nur ist die Lage bedauerlich für die Handelsinteressen der Vereinigten Staaten, sondern es leiden auch viele der großen Industrien dieses Landes, weil ihren Erzeugnissen lange behauptete Märkte in europäischen

Ländern verschlossen werden, die, obwohl neutral, an die kriegführenden Völker angrenzen. Die Fabrikanten und Exporteure, Schiffahrts- und Versicherungsgesellschaften drängen — und nicht ohne Grund — auf Beseitigung der Bedrohung des Überseehandels, die allmählich, aber sicher ihr Geschäft zugrunde richtet und sie mit finanziellem Ruin bedroht.

Die Regierung der Vereinigten Staaten rechnet noch mit dem hohen Gerechtigkeitssinne des britischen Volkes, der im Verkehr zwischen den beiden Ländern während einer langjährigen, ununterbrochenen Freundschaft so oft zum Ausdruck gekommen ist, und spricht zuversichtlich die Hoffnung aus, daß die Regierung Seiner Majestät sich der Hindernisse und Schwierigkeiten bewußt sein wird, die ihre jetzige Politik dem Handel zwischen den Vereinigten Staaten und den neutralen Ländern Europas in den Weg gelegt hat, daß sie ihre Behörden anweist, von jeder unnötigen Störung der Handelsfreiheit von Völkern abzusehen, die Leidtragende, aber nicht Beteiligte im gegenwärtigen Konflikte sind, und daß sie sich bei der Behandlung neutraler Schiffe und Ladungen enger an die Regeln für den Seeverkehr zwischen Kriegführenden und Neutralen hält, die die Bestätigung der zivilisierten Welt gefunden haben, und die Großbritannien in anderen Kriegen so eindringlich und erfolgreich befürwortet hat.

Zum Schlusse möchten wir es der Britischen Regierung besonders nahelegen, daß der gegenwärtige Zustand des amerikanischen Handels mit den neutralen europäischen Ländern, falls keine Besserung eintritt, eine Stimmung hervorrufen könnte, die das Gegenteil der Stimmung wäre, die solange zwischen dem amerikanischen und dem britischen Volke bestanden hat. Dieser Zustand wird bereits mehr und mehr Gegenstand öffentlicher Kritik und Klagen. Es wächst zweifellos nicht ganz ohne Berechtigung die Anschauung, daß die gegenwärtige britische Politik gegenüber dem amerikanischen Handel für den Rückgang gewisser, von den europäischen Märkten abhängiger Erwerbszweige verantwortlich sei. Die Britische Regierung wird auf diese mögliche Folge ihrer gegenwärtigen Politik in der Absicht aufmerksam gemacht, darzutun, wie sich diese Politik weithin auf das Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten auswirkt, und zu betonen, wie wichtig es ist, die Ursache der Klage zu beseitigen."

Anlage 16.

Englischer Protest vom 26. September 1914 gegen den deutschen Minenkrieg.

(Übersetzung.)

Die Britische Regierung erachtet es für ihre Pflicht, die fremden Mächte auf die Handlungsweise aufmerksam zu machen, die von der deutschen Marineleitung befolgt wird, indem sie Minen in der See auf den Handelsstraßen nicht allein nach britischen, sondern auch nach neutralen Häfen auslegt, und zwar nicht, um irgendwelche bestimmte militärische Operationen zu fördern. Die Britische Regierung hat Grund zu glauben, daß Fischerboote, womöglich in neutralem Gewande, zu diesem Zwecke benutzt werden, und daß sie Minen auslegen, während sie anscheinend die gewöhnliche Tätigkeit eines Fischers ausüben. Minen sind mehrere Male sogar 50 englische Meilen von der Küste entfernt gefunden worden.

Dieses Verfahren hat seit Beginn des Krieges das Ergebnis gezeitigt, daß, soweit bekannt, bereits acht neutrale und sieben britische Kauffahrtei- und Fischerfahrzeuge zerstört worden sind mit einem Verlust von ungefähr 60 Menschenleben, alles Neutrale oder Nichtkämpfer.

Dieses Ausstreuen von Minen in den allgemeinen Seefahrtsstraßen ohne Rücksicht auf die Gefahren, die es für friedliche Fahrzeuge mit sich bringt, ist ein schamloser Bruch der vom internationalen Gesetz gutgeheißenen Grundsätze und steht im Widerstreit mit den ersten Vorschriften der Humanität. Es steht auch in unmittelbarem Widerspruch mit der Äußerung des Barons Marschall v. Bieberstein, Ersten Delegierten auf der Friedenskonferenz 1907. Er sagte: „Wir beabsichtigen nicht — wenn ich mich eines Ausdrucks des britischen Delegierten bedienen darf —, Minen in alle Meere zu streuen .... Wir sind nicht der Meinung, daß alles erlaubt sei, was nicht ausdrücklich verboten ist."

Die Freiheit der Meere für friedlichen Handel ist ein bestätigter und überall angenommener Grundsatz; diese Tatsache ist niemals deutlicher anerkannt worden als in den folgenden Worten aus dem Bericht der 3. Kommission der zweiten Internationalen Friedenskonferenz, welche die Frage der unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen behandelte: „Selbst

ohne jede schriftliche Vereinbarung muß sicher in aller Bewußtsein der Gedanke lebendig sein, daß der Grundsatz der Freiheit der Meere samt den damit verbundenen Verpflichtungen derer, die sich dieses allen Völkern offenstehenden Verkehrsweges bedienen, eine endgültige Errungenschaft der Menschheit ist."

Dieser Grundsatz wurde außerdem noch durch Artikel 3 des Abkommens über die Legung von unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen anerkannt:

„Bei der Verwendung von verankerten selbsttätigen Kontaktminen sind für die Sicherheit der friedlichen Schiffahrt alle nur möglichen Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

Die Kriegführenden verpflichten sich, nach Möglichkeit dafür zu sorgen, daß diese Minen nach Ablauf eines begrenzten Zeitraums unschädlich werden; auch verpflichten sie sich, falls ihre Überwachung aufhört, die gefährlichen Gegenden den Schiffahrtskreisen, sobald es die militärischen Rücksichten gestatten, durch eine Bekanntmachung zu bezeichnen, die auch den Regierungen auf diplomatischem Wege mitzuteilen ist."

Die deutsche Regierung hat nicht allein unterlassen, alle möglichen Maßregeln für die Sicherheit der neutralen Schiffahrt zu treffen, sondern es ist ihr sogar im Gegenteil gelungen, Gefahr auf den Schiffahrtsstraßen zu verbreiten; auch ist keine Aufsicht über die Minenfelder geführt worden, ebensowenig wie deren Lage jemals bekanntgemacht worden ist. Die Bestimmungen des Artikels, zu dessen Befolgung sich die deutsche Regierung verpflichtet hat, sind deshalb in dreifacher Hinsicht gebrochen worden.

Artikel 1, Nr. 2, desselben Abkommens ist ebenfalls von der deutschen Regierung verletzt worden, da die Minen, die sie ausgelegt hat, in zahlreichen Fällen im Meere treibend gefunden sind, ohne daß sie zuvor unschädlich geworden waren. Die deutsche Regierung hat aber keinen Vorbehalt hinsichtlich dieses Artikels weder bei der Unterzeichnung noch bei der Ratifikation des Abkommens gemacht.

Mit wieviel Achtung die deutsche Regierung die von ihr unterschriebenen und die in ihrem Namen von ihren Vertretern mündlich abgegebenen Versprechungen behandelt, ersieht man deutlich aus dem Vorstehenden; noch deutlicher geht dies aber hervor aus der Beleuchtung der nachstehenden Darstellung, wie sie von Baron Marschall im 3. Ausschuß der letzten Konferenz, und unverkürzt und mit erhöhtem Nachdruck wiederholt in der 8. Vollsitzung der Konferenz abgegeben worden ist:

„Ein Kriegführender, der Minen auslegt, übernimmt eine schwerwiegende Verpflichtung gegenüber der neutralen und friedlichen Schiff-

fahrt. Niemand wird zu solchen Mitteln seine Zuflucht nehmen, wenn er nicht aus militärischen Gründen unbedingt dazu gezwungen ist. Aber militärische Rücksichten werden nicht allein von den Grundsätzen des internationalen Rechtes geleitet. Es gibt auch noch andere Faktoren: Gewissen, gesunde Vernunft und ein von Gründen der Menschlichkeit auferlegtes Pflichtgefühl; diese alle werden die sichersten Führer für das Verhalten der Seeleute und die wirksamste Bürgschaft gegen einen Mißbrauch sein. Ich behaupte aufs nachdrücklichste, daß die Offiziere der deutschen Flotte stets mit äußerster Genauigkeit die Pflichten erfüllen werden, die auf dem ungeschriebenen Gesetze der Menschlichkeit beruhen."

Die Britische Regierung wünscht hiermit nachdrücklichst Einspruch gegen die ungesetzlichen Mittel einzulegen, die die Gegner bei ihrer Kriegführung benutzt haben. Die Regierung nimmt an, daß die offenbare Unmenschlichkeit dieser Mittel den Tadel und die Mißbilligung aller Kulturvölker auf die Urheber lenken muß.

Anlage 17.

Deutsche Erwiderung vom 7. November 1914 auf den englischen Protest gegen den deutschen Minenkrieg.

Der Deutschen Regierung ist bekannt geworden, daß die britische Regierung unter dem 26. September d. J. an die neutralen Mächte eine Note gerichtet hat, worin sie gegen die Legung deutscher Minen Verwahrung einlegt. In dem Proteste wird behauptet, daß die Minen in völkerrechtswidriger Weise und an unzulässigen Stellen gelegt, daß sie nicht hinreichend verankert und überwacht und den Neutralen nicht vorschriftsmäßig angezeigt seien. Es wird ferner hingewiesen auf die entgegenstehenden Erklärungen des Ersten Deutschen Bevollmächtigten auf der zweiten Haager Friedenskonferenz und auf die willkürliche Schädigung des neutralen Handels, die das deutsche Vorgehen auf dem freien Meere in sich schließen soll.

Auf diesen Protest hat die Deutsche Regierung nachstehendes zu erwidern:

I.

Bei der Verurteilung des angeblichen deutschen Vorgehens stützt sich die britische Regierung auf das achte Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Legung von unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen. Dabei übersieht sie, daß nach Artikel 7 dieses Abkommens seine Bestimmungen zwischen den Vertragsmächten nur Anwendung finden, wenn die Kriegführenden sämtlich Vertragsparteien sind. Nun hat aber das mit England verbündete Rußland das Abkommen nicht ratifiziert; es ist also völkerrechtlich in dem gegenwärtigen Kriege für keinen Beteiligten bindend.

Dennoch hat sich die Deutsche Regierung an seine Bestimmungen, abgesehen von dem Artikel 2, den sowohl Deutschland wie Frankreich ausdrücklich vorbehalten haben, freiwillig gebunden. Die Behauptung der britischen Regierung, daß diese Bestimmungen deutscherseits verletzt worden seien, wird auf das entschiedenste bestritten.

II.

1. Ein völkerrechtswidriges Verfahren findet die britische Regierung zunächst darin, daß die deutschen Minen offenbar durch Fischerboote, viel-

leicht sogar unter neutraler Flagge gelegt worden seien, die sich anscheinend dem friedlichen Fischereigewerbe hingegeben hätten. Diese Behauptung ist unzutreffend und völlig aus der Luft gegriffen; die deutschen Minen sind ausschließlich von deutschen Kriegsschiffen gelegt worden.

2. Die britische Regierung beschwert sich darüber, daß deutsche Minen bis auf fünfzig Meilen von der englischen Küste und nicht nur auf britischen, sondern auch auf neutralen Zufahrtstraßen gelegt worden seien. Wie weit von der Küste und den Häfen des Gegners Minen verankert werden dürfen, ist in dem Abkommen nicht bestimmt, auch nicht durch eine völkerrechtliche Übung festgelegt; im übrigen ist die englische Angabe über die Entfernung der deutschen Minen von der bedrohten Küste weit übertrieben, vielmehr sind die Minen so nahe gelegt worden, wie es die Gestaltung des Ankergrundes und die Verhältnisse der Küste gestatteten. Unwahr ist die Behauptung über die Sperrung neutraler Zufahrtstraßen; keine deutsche Mine ist auf der Zufahrtstraße von der hohen See zu einem neutralen Hafen gelegt worden.

3. Der britische Protest behauptet ferner, in zahlreichen Fällen seien deutsche Minen treibend gefunden worden, ohne ihre Sprengwirkung verloren zu haben. Deutscherseits sind die Minen mit aller möglichen Sorgfalt verankert worden. Sollten einzelne infolge der Strömungen oder Stürme ins Treiben gekommen sein, so sind diese Fälle jedenfalls weit weniger zahlreich, als die der englischerseits gelegten Minen, die an der belgischen und niederländischen Küste angetrieben sind und dort durch ihre unverminderte Sprengwirkung Schaden getan haben.

4. Die Pflicht, die Minen zu überwachen, deren Verletzung britischerseits gerügt wird, kann naturgemäß einer kriegführenden Partei nur solange obliegen, als sie den Teil des Kriegsschauplatzes beherrscht, auf dem sie in völkerrechtlich zulässiger Weise Minen gelegt hat. Diese Pflicht wird also in der Regel nur für defensive Minen, nicht aber für offensive Minen gegeben sein. Für letztere fällt, wenn der Kriegführende sie sachgemäß gelegt und ihre Legung angezeigt hat, jede weitere Verantwortung hinweg.

5. In dem britischen Proteste wird der Deutschen Regierung vorgeworfen, daß sie niemals irgendeine Bekanntmachung über den Ort der Minenlegung erlassen habe. Diese Behauptung widerstreitet den Tatsachen. Schon am 7. August 1914 hat die Deutsche Regierung allen neutralen Mächten die Mitteilung zugehen lassen, daß die Zufahrtstraßen zu den englischen Häfen deutscherseits durch Minen gesperrt werden würden. Die neutrale Schiffahrt war daher über die Tatsache der Minenlegung und über die Orte, an denen sie deutsche Minen zu erwarten hatte, aufgeklärt.

Wenn die Deutsche Regierung nicht die genaue Lage der einzelnen Minen angegeben hat, so erklärt sich dies aus den Umständen, unter denen die Minenlegung erfolgen mußte.

III.

Der Aufwand an starken Worten und sittlicher Entrüstung, womit der britische Protest die Deutsche Regierung vor den neutralen Mächten denunziert, ist hiernach durch das deutsche Vorgehen in keiner Weise gerechtfertigt. Dieser Protest ist offenbar nur ein Mittel, um die englischerseits beliebten schweren Verletzungen der in der Londoner Seekriegsrechtserklärung niedergelegten Regeln des geltenden Völkerrechts zu verdecken und die inzwischen erfolgte völkerrechtswidrige Schließung der Nordsee, die in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung der Blockade neutraler Küsten gleichkommt, in der öffentlichen Meinung vorzubereiten. Angesichts dieser Tatsachen berührt es doppelt eigentümlich, wenn sich die britische Regierung als „Vorkämpferin des feststehenden und allgemein angenommenen Grundsatzes der Freiheit der Meere für den friedlichen Handel" aufwirft; ein friedlicher Handel ist augenscheinlich für das im Kriege befindliche England nur derjenige neutrale Handel, der Waren nach England bringt, nicht aber derjenige, der Waren seinen Gegnern zuführt oder möglicherweise zuführen könnte.

Die Deutsche Regierung ist überzeugt, daß die andauernde Vergewaltigung des neutralen Handels durch England den britischen Protest überall in dem richtigen Lichte erscheinen lassen wird. Sie ist sich bewußt, ihrerseits bei den durch die militärische Notwendigkeit gebotenen Maßnahmen die Gefährdung oder Schädigung neutraler Schiffahrt in möglichst engen Grenzen gehalten und sich dabei streng nach den Regeln gerichtet zu haben, die bisher zwischen zivilisierten Völkern für die Seekriegführung galten. Dagegen rechtfertigt sich die Beeinträchtigung der neutralen Lebensinteressen von englischer Seite durch keinerlei militärische Notwendigkeit, da sie mit den kriegerischen Maßnahmen nicht im Zusammenhang steht und lediglich die Volkswirtschaft des Feindes durch Lahmlegung des legitimen neutralen Handels treffen will. Diese grundsätzliche Mißachtung der von ihr angerufenen Meeresfreiheit nimmt der britischen Regierung jedes Recht, in der Frage der die Neutralen ungleich weniger schädigenden Minenlegungen als Anwalt dieser Freiheit aufzutreten.

Anlage 18.

Bericht des Führers der U-Boote vom 27. Dezember 1914 an das Kommando der Hochseestreitkräfte, betreffend Durchführung einer U-Bootsblockade gegen England und Stellungnahme des Kommandos der Hochseestreitkräfte dazu vom 1. Januar 1915 an den Admiralstab.

Führer der U-Boote.
Gg. 1157 F.

Wilhelmshaven, den 27. Dezember 1914.

Ganz geheim!

Durchführung der U-Bootsblockade gegen England.

1. Umfang der Blockade.

Zunächst kommen nur die Häfen des eigentlichen England in Frage:

Newcastle	mit	$14^1/_2$	Mill. ts	Handelsverkehr,
Hull	=	8	=	= =
Themse	=	24	=	= =
Southampton . . .	=	11	=	= =
Plymouth	=	$7^1/_2$	=	= =
Bristol und Cardiff .	=	$29^3/_4$	=	= =
Liverpool	=	26	=	= =

Demgegenüber kommen die schottischen Häfen Glasgow und Leith mit je 7 Mill. ts wenig in Betracht, um so weniger, als der Verkehr vor Glasgow durch die dort liegenden Minen, derjenige im Firth of Forth durch dessen Charakter als Kriegshafen wesentlich beeinträchtigt wird.

Die irischen Häfen können zunächst ganz außer Betracht bleiben. Wenn auch ein Teil des englischen Handels über Queenstown nach Irland eingeführt werden könnte (Friedenshandel über 7 Mill. ts und entsprechende Hafenanlagen), so würde der Weitertransport, für den nur die Häfen Belfast (1 Mill. ts) und Londonderry ($1^1/_4$ Mill. ts) in Frage kommen, Schwierigkeiten bieten. Der Handel wird erst unter starkem Druck diesen teuren und umständlichen Umweg einschlagen. Wenn dies der Fall ist, wird eine Blockierung von Queenstown in Frage kommen.

Von Zeit zu Zeit würde schließlich festzustellen sein, ob wesentliche Teile des englischen Handels anfangen, sich der nordschottischen Häfen Aberdeen (0,4 Mill. ts) und Dundee (0,6 Mill. ts) zu bedienen.

2. Erforderliche Anzahl von U-Booten.

Für die gleichzeitige Blockierung dieser erstgenannten Haupt-Handelsmittelpunkte sind 4 U-Boote erforderlich (Verteilung siehe weiter unten).

3. „Blockade" statt „Handelskrieg".

Es wird angenommen, daß in dem Schreiben des Admiralstabs, da wo von Handelskrieg die Rede ist, die „Blockade der englischen Küsten und der französischen Nordküste" gemeint ist.

Andernfalls würden die U-Boote zur Verwendung ungeeignet sein.

4. Beurteilung des zu erwartenden Erfolges.

Um die Möglichkeit des vom Admiralstab befürchteten „Mißerfolges" zu beurteilen, muß zunächst festgelegt werden, welcher „Erfolg" von der U-Bootsblockade zu erwarten ist. Der zu erwartende Erfolg kann nicht bestehen in völliger Vernichtung des englischen Handelsverkehrs, sondern nur in seiner Abschreckung und dadurch Verminderung und besonders in seiner Verteuerung durch Wahl unökonomischer Wege und durch hohe Versicherungsprämien.

Ein Mißerfolg würde also dann eintreten, wenn die Schädigung des englischen Handels nicht wesentlich größer ist als unsere eigene Schädigung durch Verfeindung der Neutralen und durch Zwangsmittel der englischen Regierung. Die Rücksicht auf die Neutralen fällt fort, da der Admiralstab nach seiner Denkschrift den Beginn der Blockade erst dann ansetzen will, wenn eine feindliche Stellungnahme der Neutralen keinen entscheidenden Einfluß auf die Kriegführung mehr haben kann.

Englische Zwangsmaßregeln gegen die internierten Deutschen werden — wenn überhaupt — dann immer eintreten, wenn die deutsche Kriegführung Maßregeln anwendet, die englische Lebensbedingungen gefährden. Da aber ohne solche der Krieg nicht zu einem befriedigenden Abschluß gebracht werden kann, wird man notgedrungen diese Rücksicht fallen lassen müssen.

Auf die Aussichten einer englischen Ostsee-U-Bootsblockade wird weiter unten näher eingegangen. Sie sind jedenfalls beschränkte.

Mit einem „Mißerfolg" wird man nach vorstehendem nicht zu rechnen brauchen. Die Größe des Erfolges wird von der Energie der Durchführung und von der Dauer der Blockade abhängen. Das Moment der Verteuerung des Handelsverkehrs wird mit der Dauer der Blockade immer mehr in die Erscheinung treten.

5. Verhalten gegen Neutrale.

Die Prisenordnung Abschnitt V Nr. 60 verlangt, daß die Blockade, um rechtlich wirksam zu sein, „unparteiisch" sein muß. Damit allein verbietet sich die Schonung neutraler Schiffe, abgesehen davon, daß jedes Schiff sofort eine neutrale Flagge führen würde.

Auch scheint die Erwartung des Admiralstabs — Denkschrift zu 2 —, daß die Neutralen bei Schonung ihrer Schiffe keinen Einspruch erheben würden, nicht voll berechtigt. Bestehen bleibt die Vernichtung neutraler Ladungen auf feindlichen Schiffen; bestehen bleibt ferner die Erhöhung der Versicherungsprämien, unter der Neutrale und Engländer gleichmäßig leiden werden, da eine Garantie zur Schonung neutraler Schiffe — selbst wenn die Absicht bestände — nicht übernommen werden kann. Andernfalls würde jedes Vorgehen bei Nacht hinfällig, wodurch gleichzeitig die ganze Blockade fast wirkungslos werden würde.

6. Handelswege zwischen neutralen Ländern.

Es ergibt sich, daß einerseits, wenn die Blockade einmal ausgesprochen ist, dem Handel der Neutralen keine Zugeständnisse gemacht werden können, andererseits daß dem Handel zwischen neutralen Staaten, der nicht im Interesse Englands erfolgt und geschont werden soll, bestimmte Wege vorgeschrieben werden müssen, wo er ungefährdet vor sich gehen kann.

7. Amerika.

Über Amerika sagt die Denkschrift des Admiralstabs: „Auch in Amerika könnte .... die durch unsere U-Bootsblockade sich mit Gewißheit bis zur Unerträglichkeit steigernde Wirtschaftskrise zum Eingreifen gegen uns treiben. Dieses Eingreifen .... würde .... auf den Krieg militärisch ohne entscheidenden Einfluß sein."

Wenn wirklich die Wirtschaftskrise sich mit Gewißheit bis zur Unerträglichkeit steigert, und wenn ein militärisches Eingreifen Amerikas uns gegenüber kein durchschlagendes Zwangsmittel darstellt, so ist anzunehmen, daß Amerika andere Mittel suchen wird, um seine Wirtschaftskrise zu erleichtern. Das Nächstliegende wären Verhandlungen, die beide Kriegführenden im Interesse Amerikas zu Zugeständnissen veranlassen. Würde England sich unter dem gemeinsamen Druck Amerikas und unserer Blockade bereitfinden lassen, alle diejenigen Artikel zum Verkehr freizugeben, die nach der Londoner Erklärung von 1909 nicht als Konterbande erklärt werden dürfen, so würde damit die Gefahr unseres

wirtschaftlichen Ruins in den meisten Punkten beseitigt sein, England also seine Hauptwaffe verlieren. In diesem Fall würde es wohl berechtigt sein, unsererseits als Gegenleistung auf die Fortführung der Blockade zu verzichten. Die Blockade hätte uns dann einen außerordentlichen Vorteil verschafft. Auf unserer Seite bleiben dann noch die anderen vom Admiralstab vorgesehenen Maßregeln, durch die Amerika nicht unmittelbar berührt wird, gegen England verfügbar, außerdem werden die U-Boote wieder zur rein militärischen Verwendung gegen feindliche Kriegsschiffe frei.

Die Londoner Erklärung ist zwar nicht ratifiziert, aber von allen in Frage kommenden Großmächten gezeichnet, ihr Inhalt also als Recht anerkannt worden.

In diesem Falle müßte Frankreich veranlaßt werden, sich dem Verhalten Englands anzuschließen, damit nicht die von England freigegebene Schiffahrt durch französische Kreuzer verhindert wird.

Ein derartig entgegenkommendes, das Interesse der Neutralen wahrnehmendes Verhalten unsererseits würde wohl geeignet sein, bei den Neutralen unser Vorgehen berechtigt erscheinen zu lassen und würde sie vielleicht zu einer gemeinsamen Einwirkung auf England veranlassen.

8. Durchführung der Blockade.

Die Art der Durchführung ist gegeben durch die unter 1. zusammengestellte Bedeutung der einzelnen Häfen.

A. Themse. Das Nächstliegende wäre die Stationierung eines U-Bootes vor dem Queens-Channel, welches gleichzeitig auch die Einfahrt in die Themse von Norden her zu überwachen hätte. Dem widerspricht jedoch der Umstand, daß die Engländer in Erwartung eines solchen Angriffs die dem Handelsverkehr offenen Themse-Einfahrten mit hoher Wahrscheinlichkeit durch quer vorgelegte Minensperren schützen werden. Dieser Gesichtspunkt läßt auch Minenunternehmungen von Zeebrügge aus gegen die Themsemündung bedenklich erscheinen.

Da der gesamte Handel von England gezwungen wird, längs der englischen Küste nach Süden zu steuern, so muß die Themse — soweit der Nordverkehr in Frage kommt — an der Küste zwischen Farn-Island und dem Tyne blockiert werden. Hier sind weder eigene noch fremde Minen zu erwarten, das U-Boot hat reichlich Bewegungsfreiheit, der Handel nach Newcastle und Hull wird gleichzeitig mit dem Themse-Handel kontrolliert. Gegen den aus dem Kanal kommenden Themse-Handel muß ein U-Boot zwischen Kap de la Hague und St. Albans Head stationiert werden, welches gleichzeitig den Handel nach Southampton kontrolliert.

B. Briſtol-Channel. Je ein weiteres U-Boot iſt ferner im Briſtol-Channel zu ſtationieren.

C. Iriſcher Kanal. Je ein weiteres U-Boot iſt ferner im Iriſchen Kanal zu ſtationieren.

Wenn die engliſchen Handelswege ſich verſchieben, vielleicht nach Schottland oder Irland, oder wenn der Dampferweg längs der engliſchen Küſte aufgegeben wird, würden die Blockadeſtationen ſich dem anpaſſen müſſen.

Die Verteilung bitte ich gehorſamſt nicht als endgültige zu betrachten.

9. Zeitpunkt des Beginns.

Die Zahl der U-Boote geſtattet den Beginn der Blockade Ende Januar. So lange der Winter dauert, muß naturgemäß mit größeren Pauſen in der Beſetzung der einzelnen Stationen gerechnet werden als im Sommer.

Abhängig iſt der Beginn ferner von dem Zeitpunkt, zu dem das Reichs-Marine-Amt die Aptierung der Torpedoarmierung für die zum Handelskrieg beſtimmten älteren Torpedos durchgeführt haben wird.

Dieſer Zeitpunkt iſt hier nicht bekannt. Es iſt zu erwarten, daß hierfür ein unprogrammäßiges Aufſuchen der Werft und dadurch eine vorübergehende Beſchränkung der freien Verfügbarkeit der Boote nötig werden wird.

Es wird für günſtig gehalten, das Beſchießen der Dampfer nicht ſofort mit Ablauf der zu ſtellenden Friſt zu beginnen, da dann die Aufmerkſamkeit überall beſonders ſcharf ſein wird. Wartet man einige Tage, ſo wird die Aufmerkſamkeit nachlaſſen, die Zeitungen werden anfangen, unſer Vorgehen zu verhöhnen, und das Publikum wird um ſo unangenehmer durch den Verluſt der erſten Schiffe überraſcht werden. Die Vorſchrift, daß die Blockade ſofort mit ihrem Ankündigungstermin wirkſam ſein muß, trifft hier nicht zu, da die Blockadeſtationen ja ſowieſo nicht dauernd beſetzt gehalten werden ſollen.

Auch während der Blockade wird es ſich empfehlen, die einzelnen Stationen ungleichmäßig zu verſchiedenen Zeiten zu beſetzen, damit nicht durch einen Angriff an einer Stelle der ganze Handel gewarnt iſt. Durch zeitlich auseinanderliegende Angriffe an verſchiedenen Stellen muß der Handel in einer dauernden Unſicherheit gehalten werden.

Eine vorherige Überführung von U-Booten nach Zeebrügge empfiehlt ſich nicht; auch wird Zeebrügge nur im Notfall anzulaufen ſein. England wird zweifellos eine ſtarke Blockade einrichten, die bei den dortigen Waſſer-

verhältnissen durchführbar ist, und wird durch Minen, U-Bootsfallen usw. den Verkehr in der Nähe dieses Hafens erschweren. Schon das bisher bekanntgewordene Anlaufen von U-Booten scheint England zu ausgiebigen Maßnahmen dieser Art veranlaßt zu haben.

10. Englische Blockade der Ostseehäfen.

Die meisten Ostseehäfen haben vor der Einfahrt bei allmählich zunehmender Wassertiefe einen Streifen flachen Wassers, der für U-Boote nicht verwendbar ist. Wo dies der Fall ist, kann der Handel zunächst ein Stück weit der Küste folgen und dann an beliebiger Stelle die hohe See ansteuern.

Ferner gestattet die stromfreie Ostsee die ausgiebige Verwendung der in Konstruktion befindlichen Abwehrnetze, eventuell auch Netze mit Minen zum Schutz der Einfahrten. Gerade die Blockade wird auch Gelegenheit geben, feindliche U-Boote durch Dampfer auf solche Netzsperren locken zu lassen und dadurch den englischen Ostsee-U-Booten Abbruch zu tun.

Bauer.

An das Kaiserliche Kommando der Hochseestreitkräfte.

Kommando der Hochseestreitkräfte.
Gg. 20.

S. M. S. „Friedrich der Große", den 1. Januar 1915.

Ganz geheim!

Zu den Ausführungen Euerer Exzellenz über die Unterseebootsblockade gestatte ich mir nachstehendes zu bemerken. Ich möchte vorausschicken, daß der mehrfach gebrauchte Ausdruck „Handelskrieg mit U-Booten" leicht zu einer falschen Auffassung führen kann. Zur Führung des eigentlichen Handelskrieges eignet sich das U-Boot, wie ich bei früheren Gelegenheiten ausgeführt habe, nicht. Das Wesentliche bei dem geplanten Vorgehen mit U-Booten ist m. E. die Erklärung der „Blockade", die zur Folge hat, daß jeder Blockadebrecher dem U-Boot verfallen ist.

Zu 2. a) Ansetzen der U-Boote. Ich billige grundsätzlich die in der anliegenden Denkschrift des Führers der Unterseeboote zur Besetzung mit U-Booten vorgeschlagenen Stellen. Was die Zahl der anzusetzenden Boote anbelangt, so wäre es natürlich erwünscht, namentlich zum Beginn der Blockade, mehr als 4 Boote anzusetzen. Das halte ich jedoch in Anbetracht der Zahl der zur Zeit für die Blockade geeigneten Boote und

namentlich wegen des in dieser Jahreszeit zu erwartenden ungünstigen Wetters nicht für durchführbar. Ich habe daher bereits in meinem ersten Bericht über die U-Bootsblockade betont, daß die Jahreszeit eine baldige Entscheidung verlange. Leider hat sich letztere so hingezogen, daß der Beginn der Blockade (Ende Januar) fast in die ungünstigste Jahreszeit fällt. Wir müssen daher entweder den Verhältnissen Rechnung tragen und uns während der Wintermonate mit einem geringeren Erfolge der Blockade begnügen, bis die gute Jahreszeit und die allmählich erfolgende Vermehrung unserer U-Boote das Ansetzen einer größeren Anzahl von Booten und damit eine intensivere Blockadetätigkeit gestattet, oder der Beginn der Blockade müßte auf die günstigere Jahreszeit verlegt werden. Letzteres würde ich aber nicht für erwünscht halten. Schließlich liegen die Verhältnisse bei der U-Bootsblockade in dieser Hinsicht nicht anders als bei der alten Form der Blockade, deren Wirksamkeit ebensosehr vom Wetter abhängig war.

Nach den Erfahrungen mit „U 5" und „U 11" empfiehlt sich Zeebrügge nicht als Stützpunkt. Bei der geringen Entfernung der englischen Küste ist zu befürchten, daß es dem Gegner gelingt, U-Bootsoperationen von Zeebrügge aus zu vereiteln. Weitere Erfahrungen dort müssen erst abgewartet werden.

b) Verseuchung des Humber, Firth of Forth und Cromarty Firth wird vorbereitet für den Monat Januar. Meine Ansichten über Verlegen einer Torpedobootshalbflottille nach Zeebrügge und deren geringe Aussichten daselbst habe ich in Gg 3551 O vom 23. Dezember 1914 niedergelegt.

c) Über die Möglichkeit der Durchführung eines gleichzeitig anzusetzenden Handelskrieges durch Kreuzer der Flotte möchte ich mich erst äußern, wenn mir die in Aussicht gestellten Vorarbeiten darüber zugegangen sein werden. Ich möchte jedoch schon jetzt bemerken, daß jeder der Flotte entzogene Kreuzer — das gilt namentlich von den modernen Kreuzern — die Aussicht auf Erfolg bei einem Zusammentreffen der Flotte mit dem Feind erheblich herabsetzt. Ich nehme deshalb an, daß eine Rückkehr der zum Handelskrieg verwendeten Schiffe nach einer gewissen Zeit geplant ist und in dieser Zeit die eigene Flotte sich zurückhalten soll.

d) Vorstöße der Hochseestreitkräfte: Es kommt in Euerer Exzellenz Niederschrift nicht klar zum Ausdruck, ob mit den bisherigen Allerhöchsten Direktiven, betreffend Einsetzen und Verwendung der schweren Streitkräfte, gebrochen werden soll oder ob, entgegen diesen bisherigen Direktiven, Seine Majestät gestatten, daß die Flotte auch außerhalb der erweiterten

Deutschen Bucht verwendet und voll eingesetzt werden darf, wie dies bei Vorstößen bis an die englische Küste stets der Fall sein kann. Die Möglichkeit einer Schlacht unter ungünstigen Bedingungen gegen erhebliche Übermacht oder, da die Flotte eine zweite Nacht auf See sein muß, ihrer Schwächung auf dem Rückmarsch durch Torpedoboots- und U-Bootsangriffe wird dabei unter Umständen in den Kauf genommen werden müssen.

Falls eine Änderung der bisher geltenden Direktiven erfolgen soll, so bitte ich, eine Allerhöchste Willensmeinung darüber herbeizuführen.

e) Luftkrieg. Der Luftkrieg ist bisher m. E. zu saumselig betrieben worden. Es sind genügend Luftschiffe für Fernunternehmungen vorhanden. Man wird späterhin vielleicht der Marine den Vorwurf der zu lässigen Führung des Luftkrieges nicht ersparen. Ich bitte deshalb, daß wir uns hierin von der Führung der Armee frei machen und England für Fernunternehmungen freigeben. Es steht sonst zu befürchten, daß unsere Luftschiffe von den feindlichen Fliegern in ihren Hallen vernichtet werden, bevor sie zu einer Aktion kommen.

Zu 3. Die Anweisungen für Bereithaltung der U-Boote zur Blockade Ende Januar 1915 sind erteilt.

Ich füge eine mir eingereichte, recht beachtenswerte Gesichtspunkte enthaltende Denkschrift des Führers der Unterseeboote bei. Insbesondere ist die darin gemachte Schlußfolgerung nicht von der Hand zu weisen, daß der Druck der U-Bootsblockade auf den neutralen Handel der Vereinigten Staaten uns ohne eigene Anstrengung Erleichterung unserer Zufuhr verschaffen kann; Sache unserer auswärtigen Vertretung wird es sein, hier baldigst die Hebel anzusetzen. Ob die Empfindlichkeit Italiens als so ausschlaggebend einzuschätzen ist, daß darum die U-Bootsblockade scheitern muß, erscheint mir doch zweifelhaft zu sein. Italien wird an eigenen Schiffen und Mannschaften durch die U-Bootsblockade kaum geschädigt werden und diese daher nicht so unmittelbar am eigenen Leibe empfinden wie die nordischen Staaten. Die von letzteren uns drohende Gefahr schätzen aber Euere Exzellenz selbst nicht sehr hoch ein.

v. Ingenohl.

An den Chef des Admiralstabes der Marine, Großes Hauptquartier.
An den Admiralstab der Marine, Berlin.

Anlage 19.

Ausarbeitung des Heidelberger Nationalökonomen Professors Dr. Levy für den Admiralstab über die wirtschaftliche Lage Englands im Falle der Blockade.

Berlin, den 10. Januar 1915.

Die wirtschaftliche Lage Englands im Falle der Blockade.

England ist seit langem imstande gewesen, als Inselland und gleichzeitig als Land von kleiner Binnenfläche sowie in seiner bisherigen Eigenschaft als hauptsächlicher Vermittler des internationalen Handels alle Waren, die es vom Auslande benötigte, relativ rasch dem heimischen Verbrauche zur Verfügung zu stellen. Die Folge hiervon ist gewesen, daß es auch in all denjenigen Waren, die es nicht oder nur in geringem Maße produziert, sei es in Nahrungsmitteln oder in Rohstoffen industrieller Art, Vorräte auf längere Zeit nicht anzusammeln pflegt; es wurde gerade ein besonderer weltwirtschaftlicher Vorzug Englands darin gesehen, diese Vorräte gewissermaßen „von der Hand in den Mund" zu beziehen.

Dieser „Vorzug" aber ist schon in Friedenszeiten und besonders in dem letzten Jahrzehnt von hervorragenden englischen Persönlichkeiten als Quelle großer Nachteile für England in einem Seekriege bezeichnet worden. Der im Jahre 1908 tagende parlamentarische Ausschuß über die „Versorgung Englands mit Nahrungsmitteln und Rohmaterialien im Kriegsfall" stellte fest: Daß für Weizen zwar die regelmäßigen Vorräte im Monat September bis maximal 17 Wochen ausreichend seien, daß aber der Vorrat zeitweilig auf eine Versorgung von nur 6 bis 7 Wochen zurückgehe; beim Eisenerz reiche der Durchschnittsvorrat 1 bis 2 Monate, beim Zucker 3 Monate; bei der Baumwolle wären in den Häfen von Liverpool gewöhnlich Vorräte von 6 Monaten, bei den Fabriken jedoch nur solche für etwa 5 Wochen vorhanden; bei der Wolle seien die Vorräte für 2 bis 3 Monate ausreichend; bei eingeführtem und besonders bei dem gefrorenen Fleisch, dessen Verbrauch allein zwei Drittel des Londoner Fleischkonsums ausmache, seien die Einfuhrvorräte als für einen Monat ausreichend zu veranschlagen. — Die Wirkung dieser vom Kriegsstandpunkt mangelhaften Vorsorge hat sich sofort in diesem Kriege gezeigt. Die Zuckerpreise stiegen nach dem Fortfall der deutschen, französischen und

russischen Zuckerausfuhr nach England und im Zusammenhang mit unseren Waffentaten zur See um das Doppelte, teilweise um das Dreifache, wenngleich es der englischen Regierung auch nach einiger Zeit gelang, durch eigene Ankäufe der Knappheit vorderhand zu steuern. Aber ähnlich steht es heute mit den Getreidepreisen. Der Weizenpreis, der im Durchschnitt des Jahres 1913: 31 sh 2 d je Quarter betrug, ist am 23. Dezember für beste Sorte auf 53 sh 6 d gestiegen, d. h. um etwa 100 Mark je Tonne. Diese Steigerung ist zurückzuführen auf die Verschiebung der Getreideausfuhr auf dem Weltmarkt, nämlich vor allem auf die stärkeren Ansprüche, welche an den nordamerikanischen Markt von solchen Ländern gestellt werden, die bisher aus den Donauländern und Südrußland Getreide bezogen. Hätte England im Augenblick reichliche Vorräte für Monate, so würde sicherlich — selbst wenn man das Moment der Spekulation nicht außer acht läßt — der Preis heute nicht diese Höhe erreichen; diese ist vielmehr durch eine tatsächliche Knappheit zu erklären. Wenn man bedenkt, daß s. Z. der Chamberlainsche Vorschlag von 1 sh Zoll je Quarter als zu starke Belastung des Konsums abgelehnt wurde, so kann man sich vorstellen, was die jetzige Erhöhung um das 22fache dieses Zollbetrages bedeutet.

So wichtig das Ernährungsproblem für England in diesem Zusammenhange ist, es ist durchaus nicht die einzige Sorge, die aus der Blockade droht. Während in Deutschland noch in überwiegendem Maße die Produkte der eigenen Landwirtschaft und Industrie miteinander getauscht werden, basiert die englische Volkswirtschaft geradezu auf dem Austausch heimischer industrieller Erzeugnisse für ausländische Rohstoffe und Waren. So kommt es, daß heute in England nur 11,9 v. H. aller Berufstätigen auf die Landwirtschaft (bei uns 35,2 v. H.), dagegen 44,8 v. H. auf die Industrie und 21,1 v. H. (bei uns nur 12,4 v. H.) auf Handel und Verkehr entfallen. Ein viel größerer Prozentsatz aller Berufstätigen als in Deutschland ist also an dem Handelsverkehr mit dem Ausland direkt oder indirekt interessiert und wird durch jede Beschränkung der Ausfuhr getroffen. In diesem Zusammenhange aber ist es höchst beachtenswert, daß schon heute der Außenhandel Englands erheblich unter dem Kriege leidet. Der Rückgang der Einfuhr gegenüber dem Vorjahre betrug im Monat November 18,2 v. H., der der Ausfuhr 45 v. H., das ist so viel wie der entsprechende Rückgang im Monat August 1914, d. h. in der Zeit der allgemeinen ersten Verwirrung, betragen hatte, von deren Beilegung man sich in englischen Wirtschaftskreisen damals eine starke Wiederbelebung der Ausfuhr versprochen hatte.

Aber nicht nur der Absatz an Waren im Auslande, auch die heimische Produktion Englands würde durch eine Blockade auf das schwerste getroffen werden, und hieraus würde sich ergeben, daß England nicht einmal in der Lage wäre, wie etwa zur Zeit der Kontinentalsperre, für den heimischen Bedarf allein oder auch auf Vorrat gleiche Mengen wie früher weiter zu produzieren. England stellt nicht den Zucker her, den die große englische Marmeladen- und Schokoladenindustrie als Rohstoff benötigt, es produziert keine Anilinfarben für seine Textilindustrie, eine Reihe von Chemikalien und pharmazeutischen Produkten, vor allem aber Kali für die Landwirtschaft und Ferromangan für die Industrie, muß vom Ausland bezogen werden; da aber nicht verhindert werden kann, daß diese Produkte aus Deutschland über ein neutrales Land nach England kommen, so ist erst die Blockade das Mittel einer effektiven Absperrung der englischen Industrie von ihren Rohstoffquellen. England bezieht aber ferner auch Rohstoffe vom Auslande, die es zwar selbst produziert, aber nicht in den für die weiterverarbeitende Industrie nötigen Mengen. Besonders benötigt England die den englischen Eisenerzen überlegenen spanischen und nordischen Eisenerze; etwa 50 v. H. der heutigen englischen Roheisenproduktion wird aus ausländischen Erzen hergestellt. Durch einen mangelnden Vorrat an Baumwolle würde freilich England am härtesten getroffen werden, weil die Baumwollindustrie den überragenden Platz innerhalb der gesamten englischen Industrie einnimmt.

Ganz besonders schwer müßte die Absperrung auf England deshalb lasten, weil es in erster Linie seine Produktion an industriellen Waren auf die Herstellung hochwertiger Fertigfabrikate zugeschnitten hat. Bekanntlich wird durch jede Absatzstockung — wie es bei jeder sinkenden Konjunktur beobachtet werden kann — die Fertigindustrie härter getroffen als Rohproduktion und Halbfabrikation. Denn die Fertigfabrikation steht dem Verbrauche am nächsten und spürt am ehesten dessen Einschränkung, während die Rohstoffe, die gefördert werden — wie etwa Kohle oder Eisenerz —, nicht für den unmittelbaren Absatz und dessen momentane Anforderungen produziert zu werden brauchen und eine Aufstapelung wirtschaftlich und technisch besser vertragen. Gerade aber durch die Einschränkung der Fertigfabrikation würden in England in erster Linie die Arbeiter in Mitleidenschaft gezogen, denn je hochwertiger die Ware ist, um so bedeutender sind die zu ihrer Erzeugung notwendigen Arbeitskräfte.

Der obengenannte englische Bericht ist sich der Gefahren einer Blockade aus den hier angeführten Gründen wohl bewußt geworden. Nur die Machtstellung der englischen Flotte, so heißt es in dem Schlußbericht,

Aber nicht nur der Absatz an Waren im Auslande, auch die heimische Produktion Englands würde durch eine Blockade auf das schwerste getroffen werden, und hieraus würde sich ergeben, daß England nicht einmal in der Lage wäre, wie etwa zur Zeit der Kontinentalsperre, für den heimischen Bedarf allein oder auch auf Vorrat gleiche Mengen wie früher weiter zu produzieren. England stellt nicht den Zucker her, den die große englische Marmeladen- und Schokoladenindustrie als Rohstoff benötigt, es produziert keine Anilinfarben für seine Textilindustrie, eine Reihe von Chemikalien und pharmazeutischen Produkten, vor allem aber Kali für die Landwirtschaft und Ferromangan für die Industrie, muß vom Ausland bezogen werden; da aber nicht verhindert werden kann, daß diese Produkte aus Deutschland über ein neutrales Land nach England kommen, so ist erst die Blockade das Mittel einer effektiven Absperrung der englischen Industrie von ihren Rohstoffquellen. England bezieht aber ferner auch Rohstoffe vom Auslande, die es zwar selbst produziert, aber nicht in den für die weiterverarbeitende Industrie nötigen Mengen. Besonders benötigt England die den englischen Eisenerzen überlegenen spanischen und nordischen Eisenerze; etwa 50 v. H. der heutigen englischen Roheisenproduktion wird aus ausländischen Erzen hergestellt. Durch einen mangelnden Vorrat an Baumwolle würde freilich England am härtesten getroffen werden, weil die Baumwollindustrie den überragenden Platz innerhalb der gesamten englischen Industrie einnimmt.

Ganz besonders schwer müßte die Absperrung auf England deshalb lasten, weil es in erster Linie seine Produktion an industriellen Waren auf die Herstellung hochwertiger Fertigfabrikate zugeschnitten hat. Bekanntlich wird durch jede Absatzstockung — wie es bei jeder sinkenden Konjunktur beobachtet werden kann — die Fertigindustrie härter getroffen als Rohproduktion und Halbfabrikation. Denn die Fertigfabrikation steht dem Verbrauche am nächsten und spürt am ehesten dessen Einschränkung, während die Rohstoffe, die gefördert werden — wie etwa Kohle oder Eisenerz —, nicht für den unmittelbaren Absatz und dessen momentane Anforderungen produziert zu werden brauchen und eine Aufstapelung wirtschaftlich und technisch besser vertragen. Gerade aber durch die Einschränkung der Fertigfabrikation würden in England in erster Linie die Arbeiter in Mitleidenschaft gezogen, denn je hochwertiger die Ware ist, um so bedeutender sind die zu ihrer Erzeugung notwendigen Arbeitskräfte.

Der obengenannte englische Bericht ist sich der Gefahren einer Blockade aus den hier angeführten Gründen wohl bewußt geworden. Nur die Machtstellung der englischen Flotte, so heißt es in dem Schlußbericht,

könne vor dem wirtschaftlichen Ruin durch die Blockade retten. Wäre diese Machtstellung zu erschüttern, so könne nicht damit gerechnet werden, daß England wirtschaftliche Kraft genug besäße, um durchzuhalten: „Im Gegenteil, in diesem Falle würde eine ernste Knappheit der Zufuhren vom Ausland die Folge sein, und träte diese Knappheit zu einer Jahreszeit ein, wenn unser Hauptbestand an heimischem Weizen und anderen Zerealien und Nahrungsmitteln verbraucht wäre, so würde infolge des Ausfalls nicht nur eine heftige Preissteigerung einsetzen, welche wiederum zu einer heftigen Panik führen müßte, sondern es würde geradezu eine solche Not hinzukommen, daß unser Land den Krieg nicht länger weiter führen könnte." (Seite 44 des Berichts.)

Bemerkenswert aber ist für die Frage, wie lange England den Versuch machen würde, einer derartigen Attacke und ihren Folgen zu widerstehen, daß der gleiche Bericht ausdrücklich darauf hinweist, daß das heutige England nicht mehr das England der Kontinentalsperre sei. Obschon damals die Lage der arbeitenden Klassen in England gegenüber heute viel schlechter gewesen wäre, so wären diese doch widerstandsfähiger gegenüber einer Teuerung gewesen, während man nicht erwarten dürfe, daß die heutige Bevölkerung gewissermaßen unter dem automatischen Zwang der Verhältnisse „zu den Lebensgewohnheiten jener Zeit, ja nicht einmal zu den Lebensbedingungen, die während des Krimkrieges geherrscht hätten, zurückkehren könne".

Anlage 20.

Brief des Professors Eßlen von der Berliner Handelshochschule an den Admiralstab über die Versorgung Englands mit Nahrungsmitteln.

Berlin, den 13. Januar 1915.

Großbritannien führte an Weizen aus Argentinien ein:

in den Jahren	1911	1912	1913
Mill. hundred-weights . .	14,87	18,92	14,80
Prozent der Gesamteinfuhr .	13	15	12

Außerdem kamen im Jahre 1912 aus Argentinien nach Großbritannien u. a. 28,8 Mill. hundred-weights Mais von 43,9 Mill. hundred-weights Gesamteinfuhr.

Die argentinische Weizenernte findet im Dezember statt. Sie ist in diesem Jahre gut ausgefallen im Gegensatz zu allen übrigen Versorgungsländern Großbritanniens.

Die Ausfuhr beginnt Ende Januar, so daß die ersten Lieferungen im allgemeinen Ende Februar in England anzukommen pflegen; sie erreicht meist im März ihren Höhepunkt.

Da in diesem Jahre die indische, australische und russische Getreidezufuhr wegfällt, so ist damit zu rechnen, daß die Einfuhr aus Argentinien sehr früh beginnen wird. Daneben wird noch dauernd eine starke Einfuhr aus den Vereinigten Staaten stattfinden, da von dort bisher noch verhältnismäßig wenig Getreide ausgeführt werden konnte.

Die Vorräte in England dürften wohl geringer als in sonstigen Jahren sein und nur für 6, höchstens 8 Wochen reichen.

Ferner ist zu bemerken, daß Großbritannien auch für etwa die Hälfte seiner Fleischversorgung auf die Einfuhr angewiesen ist. Allerdings könnte im Falle einer Unterbindung dieser Einfuhr der heimische Viehbestand stärker abgeschlachtet werden; doch ist dies sicherlich bis jetzt bereits in gewissem Maße geschehen.

Anlage 21.

Brief des Direktors der Discontogesellschaft Herrn Urbig an den Admiralstab über die voraussichtliche Einwirkung einer U-Bootsblockade auf das englische Wirtschaftsleben.

Berlin W 8, den 16. Januar 1915.

Sie haben die Frage an mich gerichtet, ob eine Blockade der englischen Küste einen Einfluß und eventuell welchen auf die wirtschaftlichen Verhältnisse in England ausüben würde.

Man muß bei der Beurteilung dieser Frage zunächst die Tatsache in den Vordergrund stellen, daß England in sehr starkem Maße auf die Einfuhr der wichtigsten, der Ernährung des Volkes dienenden landwirtschaftlichen Produkte angewiesen ist. Während Deutschland einen sehr erheblichen Teil des für die Volksernährung erforderlichen Brotgetreides und Fleisches selbst produziert und in bezug auf die Versorgung mit Kartoffeln gänzlich unabhängig ist, muß in England der weitaus größte Teil dieser Nahrungsmittel vom Auslande eingeführt werden.

Der vorstehende Umstand beweist schon zur Genüge, daß England auf einen ungestörten Betrieb seiner Schiffahrt angewiesen ist, bei der wiederum die an der Westküste gelegenen Häfen die Hauptrolle spielen.

Bezüglich der Baustoffe, welche England zur Fortsetzung seiner industriellen Tätigkeit braucht, befindet sich England in der gleichen Lage wie Deutschland, denn es muß diese Rohstoffe, ebenso wie wir, aus überseeischen Ländern einführen, und eine Störung des Schiffsverkehrs muß demnach früher oder später die gleiche Wirkung ausüben, wie das bei uns der Fall ist.

Daß eine sehr umfangreiche Anhäufung von Nahrungsmitteln und Rohprodukten in England stattgefunden hat, ist schwerlich anzunehmen, denn das englische Volk ist durch den langen Frieden und die festgewurzelte Überzeugung von der militärischen Unerreichbarkeit des Landes in seinen Gewohnheiten so konservativ geworden, daß die geringste Störung in diesen Gewohnheiten bei den gesättigten, nur auf das Geldverdienen eingewöhnten Existenzen der Londoner City schon in Friedenszeiten fast so wirkte, als wenn eine Weltkrisis im Anzuge wäre.

Natürlich würde eine Blockade der beiden nach Liverpool führenden Schiffswege nicht ausreichen, um Zufuhren nach England zu verhindern. Inwieweit die schwierige, auf internationalen Rechtsgrundsätzen sich aufbauende Frage der Vollständigkeit einer Blockade der englischen Küste gelöst werden kann, lasse ich dahingestellt. Würde sie aber gelöst werden können, so würde sie das einzige sein, was nach meiner Kenntnis von Land und Leuten in England einen gewaltigen Umschwung in der Stimmung der englischen Bevölkerung hervorrufen würde. Der Eindruck, welchen eine Abschneidung von Zufuhren auf die aus ihren Gewohnheiten plötzlich aufgescheuchten Kreise in England machen würde, wäre in seiner Größe kaum zu übersehen, denn man darf nicht vergessen, daß der ganz überwiegende Teil des den englischen Reichtum und die englische Intelligenz repräsentierenden Volkes den Krieg erst am eigenen Leibe spürt, wenn ihm die Befriedigung seiner Gewohnheiten unterbunden wird.

Die Engländer sehen mit Behagen, wie viele Schiffe jede Woche die Westküste Englands verlassen und anlaufen, und sie können sich angesichts dieser Tatsache nicht ohne gewisse Berechtigung auf den Standpunkt stellen, daß sie den Krieg jahrelang aushalten. Ich habe die feste Überzeugung, daß die ganze Theorie dieses Standpunktes zusammenbrechen wird, wenn eine Störung in die Regelmäßigkeit dieses Schiffsverkehrs hineingetragen werden kann. Diese Störung muß aber eine empfindliche sein.

Der Umstand, daß bei einem etwaigen, aus einer solchen Störung sich ergebenden Steigen der Versicherungsprämien die Regierung das Versicherungsrisiko in irgendeiner Form selbst übernehmen könnte, wird, wenn überhaupt, die von mir angenommene Wirkung nur auf kurze Zeit hinhalten können, denn die Übernahme des Kriegsrisikos durch die Regierung schafft weder Schiffe noch Menschen, welche sich in die durch eine Blockade entstandenen physischen Gefahren hineinbegeben.

Natürlich wird bei Unterbindung des Schiffsverkehrs nach England zunächst eine starke Verstimmung in Amerika Platz greifen, weil man auch dort den Charakter der Welt in erster Reihe nach den für das Geldverdienen gegebenen Möglichkeiten zu beurteilen pflegt. Da aber Amerika schwerlich einen militärischen Konflikt mit uns wagen dürfte, so neige ich der Ansicht zu, daß auch in Amerika eine wirksame Unterbrechung des Schiffsverkehrs mit England einen Umschwung der Stimmung herbeiführen könnte, der sich auf dem Wunsche aufbaut, den Krieg alsbald beendigt zu sehen. Solange Amerika sieht, daß England alles von ihm bekommen kann, während Deutschland langsam „ausgehungert" wird, wird in Amerika die Stimmung für uns nicht freundlich sein, weil man sich auch dort

bei der gegenwärtigen Gelegenheit gern einen unangenehmen Konkurrenten vom Halse schaffen möchte, mit dem man aber ohne weiteres wieder paktieren wird, sobald man sieht, daß wir auch England gegenüber schließlich eine wirksame Waffe in der Hand haben.

Ich kann nach allem mein Urteil nur dahin zusammenfassen, daß in einer empfindlichen Störung des englischen, über den Atlantischen Ozean geführten Schiffsverkehrs das wirksamste Mittel liegen wird, die Engländer wirtschaftlich empfindlich zu treffen. Die Engländer glauben fest daran, uns durch Abschneidung der Zufuhren wirtschaftlich ruinieren zu können, und es wäre meines Erachtens ein schwerer Fehler, wenn man unsererseits nicht alles daran setzen würde, durch ein ähnliches Mittel den Engländern die Aussicht zu eröffnen, daß ihnen das gleiche Schicksal bevorsteht.

Anlage 22.

Meldung des Konteradmirals Behncke (Admiralstab Berlin) vom 15. Januar 1915 an den Chef des Admiralstabs.

Direktor Ullner von der Discontogesellschaft berichtete gestern hier folgendes:

1. Ein Verwandter von ihm, Holländer, der in engsten Beziehungen zu holländischen Regierungskreisen stehe, habe ihm kürzlich gesagt, man verstehe in Holland nicht, warum wir nicht das England mit Sicherheit niederzwingende Mittel der U-Bootsblockade anwendeten.

2. Auch in Schweden sei er bei seiner kürzlichen Anwesenheit von Persönlichkeiten, die Beziehungen zu offiziellen Kreisen haben, auf das U-Boots-Interview des Admirals v. Tirpitz angeredet worden. Auch hier sei ihm gesagt worden, man erwarte unser Vorgehen mit U-Booten mit Ungeduld und könne sich nicht erklären, warum wir noch zögerten. Ende Januar bei Beginn des argentinischen Weizenimports sei die günstigste Zeit.

Anlage 23.

Aus einem Brief des Generaldirektors Ballin an Admiral v. Capelle.

„Hamburg, 21. Januar 1915.

. . . . Inzwischen hat die englische Regierung zu so gemeinen Mitteln in ihrer Kriegsbetätigung gegriffen, daß jede Rücksicht unsererseits Schwäche wäre, und endlich nimmt die Absperrung Deutschlands und der neutralen Länder eine Gestalt an, die im Hinblick auf unsere ungenügende Versorgung mit Getreide und Rohstoffen eine große Gefahr für uns darstellt.

Jeder einzelne dieser Gründe weist uns schon darauf hin, nichts unversucht zu lassen, um unsererseits den entsprechenden Gegendruck auf England auszuüben. Die Gesamtheit dieser Gründe ist aber sogar so schwerwiegend, daß selbst Maßnahmen gegen England, die unter Umständen uns in Schwierigkeiten mit neutralen Ländern bringen könnten, doch nicht unterlassen werden sollten. Gelingt es uns nicht, eine starke Pression auf England auszuüben, so werden wir zu dem erwünschten baldigen befriedigenden Ende dieses mörderischen Krieges nicht kommen. Deshalb bin ich für die brutalste Durchführung einer U-Bootsblockade. . . .“

Anlage 24.

Zwei Anschreiben von Professoren der Universität Berlin zur nachfolgenden Denkschrift.

Berlin-Grunewald, den 26. Januar 1915.
Luciusstraße 9.

An den Chef der Hochseeflotte.

Euer Exzellenz

bitte ich, von der beifolgenden Denkschrift gütigst Kenntnis zu nehmen. Die sehr wenig befriedigenden Ergebnisse der Statistik unserer Getreidevorräte haben mich zu der Überzeugung gebracht, daß es die höchste Zeit ist, die von England über uns verhängte Handelssperre im Wege der Vergeltung zu durchbrechen, England mit denselben Mitteln rücksichtslos niederzuringen, die es gegen uns anwendet; das sind Sperre und Vernichtung der Unterhaltsmittel.

Die in der Denkschrift mitgeteilten Daten der britischen Statistik machen es höchst wahrscheinlich, daß die Zerstörung der gerade jetzt übervollen Lagerhäuser in den englischen Häfen, besonders London, und die Unterbindung der Zufuhr durch Unterseeboots-Blockade unseren gefährlichsten Feind innerhalb weniger Wochen zur Nachgiebigkeit zwingen würden.

Dieselbe Denkschrift wird morgen mit einem von einer Reihe angesehener Männer unterzeichneten Anschreiben dem Herrn Reichskanzler und dem Herrn Chef des Admiralstabs zugehen.

Da ich keine Zeit verlieren wollte, glaubte ich Euerer Exzellenz den mir augenblicklich nur verfügbaren Durchschlag der Denkschrift zugehen lassen zu dürfen.

Euerer Exzellenz

ehrerbietigst ergebener

Sering,
Professor an der Universität Berlin, Geh. Reg.-Rat.

Berlin, den 26. Januar 1915.

Euer Exzellenz

bitten wir, von der beifolgenden Denkschrift über die Durchbrechung der von der englischen Regierung gegen Deutschland ins Werk gesetzten Handelssperre hochgeneigtest Kenntnis zu nehmen. Mit uns empfinden es weite Kreise der Bevölkerung als wirtschaftliche und kriegerische Notwendigkeit, daß alle verfügbaren Mittel in Anwendung gebracht werden, um den völkerrechtswidrigen Plan einer Aushungerung des deutschen Volkes im Wege der Vergeltung zunichte zu machen.

Euer Exzellenz

ehrerbietigst ergebene

Sering, Triepel, v. Wilamowitz-Möllendorf, Kahl, Otto v. Gierke, Schiemann, v. Harnack, v. Schmoller.

An den { Herrn Reichskanzler.
Chef des Admiralstabs der Marine.

Denkschrift über die Durchbrechung der Handelssperre gegen Deutschland.

I. Die von England über uns verhängte Handelssperre und die Unterbrechung des Landverkehrs über die Ost- und Westgrenze haben im ersten Halbjahr des Krieges die deutsche Volkswirtschaft wenig gestört; denn die Industrie paßte sich mit großer Elastizität den Anforderungen des Krieges an, und die Landwirtschaft vermochte das Nahrungsbedürfnis reichlich zu befriedigen. Aber eine Einfuhr von Lebensmitteln im Werte von 1¼ Milliarde Mark netto, von Futter- und Düngemitteln für rund 1 Milliarde Mark läßt sich so wenig ohne weiteres ersetzen wie die Mehreinfuhr von industriellen Rohstoffen im Werte von 3,5 Milliarden Mark. Die störenden Wirkungen der Handelssperre werden im zweiten Halbjahr des Krieges schon sehr empfindlich werden, in einem dritten und besonders vierten Kriegshalbjahr aber sich noch weiter verschärfen.

Dies ist in einer besonderen Denkschrift für die Nahrungsmittelversorgung näher dargelegt worden.

Es darf deshalb kein Mittel unversucht bleiben, um die Einfuhr während des Krieges, wenn auch in beschränktem Maße, wieder aufzunehmen. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint die Herstellung guter politischer Beziehungen zu Rumänien und die Bindung unserer dort unentbehrlichen Lieferungen von Kohle und Chemikalien an Gegenlieferungen von Lebensmitteln dringend erwünscht. Ist die rumänische Ernte auch nicht gerade günstig gewesen (vgl. die Anlage), so wird über Rumänien doch viel Getreide aus Südrußland und Bulgarien zu beziehen sein. Im Falle eines Sonderfriedens mit Rußland müßte ein Nebenabkommen getroffen werden, das uns zu einem festen, sei es auch hohen Preise große Mengen von Roggen und Weizen, vor allem auch Gerste und Hafer sichert.

Das wichtigste aber ist die Durchbrechung der britischen Handelssperre. Wie die Verhandlungen der Vereinigten Staaten mit England deutlich gezeigt haben, wird die Einfuhr von Nahrungs- und Futtermitteln über See nicht anders durchzusetzen sein als auf dem Wege einer entschlossenen Vergeltung. Sie erscheint deshalb als ein dringendes Erfordernis unserer Volkswirtschaft und als Voraussetzung für ein längeres Durchhalten des Krieges.

II. Die englische Volkswirtschaft beruht ganz auf dem Austausch von Industriewaren, Kapitalien, Frachtleistungen gegen ausländische Nahrungsmittel und Rohstoffe. Die hoch entwickelte Schiffahrt ermöglicht es, und der Wunsch, Zinsen zu sparen, läßt es als wirtschaftlich erscheinen, mit ver-

hältnismäßig geringen Vorräten auszukommen, aus der Hand in den Mund zu leben.

Die englische Weizenernte reicht durchschnittlich nur zur Deckung von 22 v. H. des Jahresbedarfs aus, rund vier Fünftel werden — je zur Hälfte auf festen Dampferlinien und auf Trampschiffen — eingeführt, und man vertraut so sehr auf die Konstanz dieses Zuflusses, daß die gesamten Vorräte, sobald die eigene Ernte verbraucht ist, in Friedenszeiten regelmäßig nur für 6 bis 8 Wochen genügen. In „erster Hand", d. h. in den Speichern der Dockgesellschaften und der Importeure, liegen dann Vorräte für 3 bis 4 Wochen, oft weniger, in den Mühlen für 3 bis 5 Wochen, während die Bäcker meist nur für 7 bis 10 Tage versorgt sind. Diese wichtigen Feststellungen sind im Jahre 1905 durch eine Königliche Kommission durch Befragen von Sachverständigen gemacht und in einem Bericht "Supply of food and raw material in time of war" veröffentlicht worden. Nach derselben Quelle ist die auswärtige Fleischzufuhr auf 45 v. H. des Verbrauchs zu veranschlagen. Die besonders wichtigen Vorräte an gefrorenem Fleisch übersteigen in London und Liverpool kaum den Bedarf eines Monats. Das unentbehrliche fremde Eisenerz reicht im allgemeinen für 1 bis 2, die ausländische Wolle (75 v. H. des ganzen Bedarfs) für 2 bis 3, der Zuckervorrat für 3 Monate. Dagegen lagert Baumwolle in den Häfen von Liverpool gewöhnlich für 6 Monate und in den Fabriken für 5 Wochen. Bauholz (Bretter und Latten) ist im Londoner Hafen wechselnd für 2 bis 8 Monate aufgespeichert. Die Petroleummengen pflegen für 6 Monate und länger zu reichen.

Aus dem vorigen ergibt sich, wie leicht die britische Volkswirtschaft verwundbar ist, namentlich setzt die Ernährung der Bevölkerung die ununterbrochene Schiffahrt voraus.

Der erwähnte Bericht schließt mit den Worten: „Wenn die Dinge einen Punkt erreichten, bei dem unsere Kriegsflotte nicht mehr imstande wäre, einen organisierten Angriff auf unseren Handel zu verhindern, so würde es nicht länger zutreffen, daß wir unsere Unterhaltsmittel ohne wesentliche Verminderung erhalten könnten, oder daß eine wirkliche Hungersnot nicht zu fürchten sei. Im Gegenteil, in diesem Falle würde eine ernste Knappheit der Zufuhren vom Ausland die Folge sein, und träte diese Knappheit zu einer Jahreszeit ein, wenn unser Hauptbestand an heimischem Weizen und anderen Zerealien und Nahrungsmitteln verbraucht wäre, so würde infolge des Ausfalls nicht nur eine heftige Preissteigerung einsetzen, welche wiederum zu einer heftigen Panik führen müßte, sondern es würde geradezu eine solche Not hinzu-

kommen, daß unser Land den Krieg nicht länger weiter führen könnte."

Zwei Mittel stehen uns zur Verfügung, um für den Versuch, das deutsche Volk auszuhungern, Vergeltung zu üben, England zur Aufhebung der Handelssperre zu nötigen und den Urheber des jetzigen Weltkrieges vernichtend zu treffen: die Unterseeboots blockade und die Zerstörung der Vorräte in den Hafenplätzen, vor allem in London, durch Luftschiffe.

Beide Maßnahmen ergänzen einander. Die erste wirkt nachhaltiger, die zweite kräftiger und rascher.

Der Zeitpunkt für beide Angriffe erscheint jetzt günstig; es darf aber auch nicht mehr viel Zeit verloren werden.

Die wichtigsten Nahrungsmittel sind im Januar jedes Jahres in der Hauptsache erschöpft. Man hat seit Ausbruch des Krieges allerdings verhältnismäßig große Vorräte eingeführt. Nach den Mitteilungen des Internationalen landwirtschaftlichen Instituts in Rom vom Dezember 1914 gingen in Großbritannien und Irland je 1000 Doppelzentner (100 kg) Weizen (ohne Mehl) ein.

	1914	1913	1908 bis 1912 durchschnittlich
August bis Oktober	16 126	13 702	13 781
durchschnittlich im Monat . .	5 342	4 564	4 593
1. August bis 31. Juli durchschnittlich im Monat . . .	—	4 215	4 317
Jahr im ganzen	—	50 575	51 809
Ernteertrag	16 981	15 431	16 081

Der vermehrten Einfuhr während des Krieges steht jedoch eine erhöhte Ausfuhr (für die Truppen) gegenüber.

Die Wiederausfuhr von ausländischem Weizen betrug August—Oktober 1914: 144 000 Doppelzentner gegen 19 700 im Vorjahre und 37 500 in den gleichen Monaten der Jahre 1908 bis 1912. Mit Einschluß des auf Körner umgerechneten Weizenmehls war die Weizenausfuhr in dem einen Monat, Oktober 1914, 219 000 Doppelzentner gegen 90 000 im Vorjahre.

Nimmt man an, daß die Zufuhr im zweiten Vierteljahre des Krieges mit gleicher Energie betrieben wurde wie im ersten — und dies war nach Zeitungsnachrichten der Fall —, so würde sich für die 6 Monate August bis Ende Januar insgesamt eine Mehrversorgung von 4,8, nach Abzug der Mehreinfuhr von 4,1 Millionen Doppelzentnern, d. i. die Mehransamm-

lung von etwa ⅔ eines durchschnittlichen Monatsbedarfs an Weizen und Weizenmehl, ergeben.

Die Widerstandskraft der britischen Volkswirtschaft ist also durch die Mehreinfuhr doch nur wenig verstärkt worden.

Dies zeigt sich auch in der Vorratsstatistik.

Die Vorräte in Magazinen und Häfen, ausschließlich der Bahn- und Schiffsladungen, waren:

Ende November	1914	1913
	1000 dz	
Weizen	1426	1026
Gerste	81	42

Für Hafer und Mais waren die sichtbaren Vorräte sogar erheblich niedriger als im Vorjahre:

Hafer	19	56
Mais	365	1574

Dies wird auch durch die Einfuhrstatistik bestätigt. Die Einfuhr für Hafer und Mais blieb für die Zeit bis Oktober 1914 (weiter reichen die Nachrichten nicht) bedeutend hinter den Vorjahren zurück.

Nach dem allen ist die Versorgung mit Futtermitteln vermutlich keine reichliche, die mit Brotgetreide reicht statt für 6 bis 8 Wochen vielleicht für 9 bis 11 Wochen.

Weiter ergibt sich, daß in den Lagerhäusern der Hafenplätze fast ¼ der Körnerzufuhr eines Kriegsmonats zu vermuten ist, ungerechnet die noch nicht ausgeladenen Schiffe. Dazu kommen gewaltige Vorräte an Petroleum, Holz, Wolle, Baumwolle, Fleisch usw.

Der Londoner Hafen ist jetzt überfüllt. „Alle verfügbaren Arbeiter werden beschäftigt, um neue Lagerschuppen zu bauen und die beispiellose Menge von Gütern aufzuspeichern, die Hauptarbeit besteht augenblicklich in der Löschung der Wolladungen, da während der Tätigkeit des Kreuzers »Emden« wenig Wolle von Australien eingeführt wurde. Jetzt treffen große Mengen ein. 160 000 Ballen werden bei der nächsten Monatsauktion angeboten werden. Die Behörde erwartet, daß Ende Januar eine erhebliche Erleichterung der Lage eingetreten sein wird." (Meldung des Reuterschen Büros, London, 13. Januar 1915.)

Ein Luftangriff auf die Lagerhäuser, Schiffe, Leichter würde in kurzer Zeit ungeheure Werte vernichten. Man rechnet auch damit. Nach dem letzten Zeppelinangriff auf Yarmouth hat die Versicherung für Waren in

den Londoner Docks gegen Luftangriffe 10 v. H. erreicht (London, 23. Januar, T. R. vom 24. Januar 1915.)

Fordert die Überfüllung des Londoner Hafens einen schleunigen Angriff heraus, so eine andere Erwägung die baldige Erklärung der Blockade der englischen Inseln. Die starken Zufuhren von Weizen während der ersten sechs Kriegsmonate stammen ganz überwiegend aus dem atlantischen Teil der Vereinigten Staaten, die sich im Gegensatz zu Kanada einer reichen Ernte zu erfreuen und die Zufuhren vom Schwarzen Meer mit zu ersetzen hatten. Aber die nordamerikanischen Zufuhren werden bald zur Neige gehen. Im Februar und März vollziehen sich die Zufuhren aus Argentinien, diejenigen aus Indien setzen erst im Mai ein. Argentinien aber hat eine mäßige Ernte; man rechnet auf eine Ausfuhr von $3\frac{1}{2}$ bis 4 Millionen Tonnen Weizen, und wir müssen versuchen, uns daran einen großen Anteil zu sichern, da wir, wenn uns die russischen Zufuhren weiter versagt bleiben, auch die rumänischen nur spärlich fließen, recht knapp versorgt sind und ohne Vorräte in das neue Erntejahr eintreten werden.

Auf der anderen Seite würde die Unterbindung der Zufuhren aus Argentinien England ganz besonders empfindlich treffen. Schon jetzt sind die Preise für Weizen[1]), Brot, Zucker usw. sehr hoch, weil die Verminderung der Schiffsräume durch die britischen Truppentransporte und die Ausschaltung der deutschen Reederei die Frachten um 300 bis 400 v. H. erhöht haben, die hohen Versicherungsprämien hinzutreten und alle europäischen Exportländer als Lieferanten ausgeschieden sind.

Der erwähnte Bericht der Königlichen Kommission von 1905 weist aber ausdrücklich darauf hin, um wieviel weniger widerstandsfähig das heutige England gegen eine schwere Teuerung sei als zur Zeit der Kontinentalsperre; obwohl die Lage der arbeitenden Klassen sich seitdem sehr gehoben habe, dürfte man nicht erwarten, daß die heutige Bevölkerung gewissermaßen unter dem automatischen Zwang der Verhältnisse „zu den Lebensgewohnheiten jener Zeit, ja nicht einmal zu den Lebensbedingungen, die während des Krimkrieges geherrscht hatten, zurückkehren könne".

III. Als nächstes Ziel der Blockade ist die Aufhebung der über unsere nicht bewaffnete Bevölkerung verhängten Sperre für Lebens- und Futtermittel anzusehen. Es ist völlig unbestritten, daß eine derartige Sperre gegen das Völkerrecht verstößt. Als Frankreich, entgegen seiner bisherigen

[1]) Der Preis für Weizen stand im Dezember 1913 auf etwa 160 M. je Tonne, im Dezember 1914 auf 216 bis 224, Mitte Januar 1915 auf 264 M., und ist jetzt höher als die Berliner Höchstpreise.

unveränderlichen Praxis, im Kriege mit China 1885 die Absicht ankündigte, Reis wegen seiner Wichtigkeit für die Ernährung der chinesischen Bevölkerung und Armee als Konterbande zu behandeln, protestierte die britische Regierung dagegen; die Streitfrage kam jedoch wegen der raschen Beendigung des Krieges nicht zum Austrag.

Als aber Rußland bei Beginn des japanischen Krieges die Nahrungs- und Futtermittel, wie Reis, Ölkuchen, Getreide, in die Liste der absoluten Konterbande aufnahm, haben die Mächte, besonders England und die Nordamerikanische Union, den stärksten Protest eingelegt, und Rußland mußte nachgeben.

Jetzt sind zwar die Lebensmittel nicht ausdrücklich zu absoluter Konterbande erklärt worden, aber tatsächlich behandeln die Westmächte sie als solche, indem sie die Theorie von der einheitlichen Reise darauf anwenden. Es ist deshalb auch nicht ein Korn über den Atlantischen Ozean während des Krieges nach Deutschland hereingekommen, ja, mit brutaler Offenheit wird die Aushungerung unserer Bevölkerung als Ziel des Krieges hingestellt. Der Handel der Neutralen ist zu diesem Zwecke unter britische Kontrolle gebracht, ohne daß eine Blockade über die deutschen Häfen erklärt, geschweige denn aufrechterhalten wäre.

Sollten wir deshalb im Wege der Vergeltung, etwa durch Luftangriff auch auf unbefestigte und militärisch nicht verteidigte Häfen wie etwa Liverpool, unsererseits die völkerrechtliche Übung überschreiten, würde England kein Recht haben, sich darüber zu beschweren.

Eine Unterseebootsblockade erscheint aber vom völkerrechtlichen Standpunkt aus als einwandfrei; da die Londoner Erklärung über das Seekriegsrecht von 1909 nicht ratifiziert worden ist, gibt es für die Blockade nur einen förmlichen festgestellten und anerkannten Grundsatz: den der Effektivität. Die Blockade muß, wie es die Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 ausdrückt, durch eine Streitmacht aufrechterhalten werden, welche genügt, um das Anlaufen der feindlichen Küste wirklich (réellement) zu verhindern. Diese Effektivität läßt sich wohl herstellen. Die Vereinigten Staaten sind aber nicht einmal der Pariser Deklaration beigetreten, und nach ihrer amtlich wiederholt kundgegebenen Auffassung ist für die Wirksamkeit einer Blockade nur erforderlich, daß das Blockadegeschwader genügt, um Ein- und Ausgang zu einem Wagnis (hazardous) zu machen. Beim Blockadebruch würde es sich auch überwiegend um britische Schiffe handeln, die uns schon ohne förmliche Blockade verfallen sind. Für die neutrale Schiffahrt bedeutet eine deutsche Unterseebootsblockade kein härteres Vorgehen als die durch England bewirkte Verseuchung der offenen See mit

Minen. Eine Maßregel, die, verbunden mit einer Verwarnung der neutralen Schiffahrt, einer fiktiven Blockade gleichkommt und die Sperrung eines freien Meeres bedeutet. Lassen sich die Neutralen diese und andere schwere Völkerrechtsverletzungen Englands gefallen, so müssen sie den deutschen Abwehrstoß in Kauf nehmen. Sie werden um so weniger Grund und Neigung haben, dagegen anzugehen, wenn die Blockade nur den Zweck verfolgt, England zur Aufgabe seiner rechtswidrigen Konterbanden-Praxis zu zwingen, und aufhören wird, sobald dies Ziel erreicht ist; denn Deutschland verteidigt mit solchem Vorgehen gleichzeitig das gute Recht der Neutralen selbst.

Humanitäre Bedenken wegen der vielleicht unvermeidlichen Härten bei der Zerstörung der Blockadebrecher müssen zurücktreten in dem Gedanken an die Schwere und Grausamkeit der Opfer, die England unseren eigenen Volksgenossen zuzufügen willens ist. Es sollte auch nicht unterlassen werden, in der Öffentlichkeit darauf hinzuweisen, daß in der Ostsee sechs deutsche Handelsdampfer spurlos verschwunden und aller Wahrscheinlichkeit nach ein Opfer der englischen Unterseeboote geworden sind, die sich dorthin eingeschlichen haben.

Sering,
Professor der Staatswissenschaften

Triepel,
Professor der Rechte

an der Universität Berlin.

Anlage 25.

Sammlung von deutschen Zeitungsstimmen vom Dezember 1914 bis Januar 1915 über den U-Bootskrieg.

Aus einer Besprechung des Wiegand-Interviews in der „Frankfurter Zeitung" vom 22. Dezember 1914.

Einzelne Blätter erblicken in diesen Äußerungen des Staatssekretärs des Reichsmarineamts die Ankündigung ganz bestimmter Pläne unserer Flottenleitung für die weitere Kriegführung gegen England. Sie zielen sogar, wie z. B. die „Kreuzzeitung" bemerkt, um es kurz zu sagen, auf eine im wesentlichen vermittels der Unterseeboote durchzuführende effektive Blockade von ganz England ab. Diesen Unterseebootskrieg hält Admiral v. Tirpitz für noch wirksamer als eine Invasion Englands mit Zeppelinluftschiffen. Diese Eröffnungen sind hochbedeutsam. Im deutschen Publikum ahnte man wohl, daß unsere maßgebenden Stellen für die Frage, wie wir auch an Englands Lebensnerv herankommen könnten, eine Antwort zur Hand hätten. Man erging sich da in allerlei Vermutungen. Aber wenn diese zum Teil reichlich phantastisch erschienen, so wird man das von dem Plane des Admirals v. Tirpitz nicht sagen können. Gerade darin, daß der Staatssekretär keinen Anstand genommen hat, seine Absichten so rückhaltlos der Öffentlichkeit preiszugeben, sehen wir eine Bürgschaft dafür, daß er seiner Sache vollkommen sicher ist. Auf die Kämpfe in Nordflandern fällt damit ein neues Licht. Sobald die Engländer merkten, daß es uns um die Kanalküste zu tun sei, haben sie alles aufgeboten, uns von dort zu vertreiben und auch ihre sonst so sorgsam geschonte Flotte zu diesem Zweck eingesetzt. Das ist ihnen bisher nicht gelungen. In Ostende haben wir den Hafen, der als Stützpunkt für die von Herrn v. Tirpitz bezeichneten Unterseebootsunternehmungen in Frage kommt: ihn werden wir halten, und sobald unsere Flottenleitung den Zeitpunkt für gekommen erachtet, werden wir den angekündigten Blockadekrieg mit jener Entschlossenheit und Rücksichtslosigkeit durchführen, die die Voraussetzung jedes militärischen Erfolges sind.

Die „Deutsche Tageszeitung" hoffte ebenso bestimmt wie dringend, „daß die Äußerungen des Staatssekretärs eine Ankündigung von großer Bedeutung seien, nämlich die Ankündigung eines deutschen Handelskrieges mit England, der mit Unterseebooten geführt

würde. Darin sei ein überaus wirksames Mittel in dem uns von Großbritannien aufgezwungenen Kampf um unsere Existenz gegeben, denn es gehe tatsächlich um unsere Existenz, die England durch einen Hungerkrieg zu untergraben entschlossen scheine. Werde doch dieser Hungerkrieg, den England führe, von Großbritannien seit Beginn des Krieges benutzt, um die Franzosen an ihrer Seite zu halten und in ihnen die Vorstellung zu wecken, daß es ganz gleichgültig sei, was Frankreich und seine Bevölkerung jetzt leiden, denn sie würden nach dieser Zeit der schweren Prüfung von England reichlich entschädigt werden. Gerade, weil die Franzosen jetzt daran glauben, würde es besonders heilsam und nützlich sein, den von Frankreich und seinen Bundesgenossen für Wirklichkeit gehaltenen Nimbus der großbritannischen Unverletzlichkeit schnell und rücksichtslos zu zerstören. Gegenüber dem Benehmen Englands, das durch die Nordseesperre allein schon alle internationalen und völkerrechtlichen Abmachungen über den Haufen geworfen hat, kämen völkerrechtliche Bedenken gegen einen Handelskrieg mit Unterseebooten längst nicht mehr in Betracht".

Aus den „Leipziger Neuesten Nachrichten" vom 23. Dezember 1914 Nr. 354.

Die Anmerkungen des Herrn v. Tirpitz zur Zeitgeschichte.

Der Organisator der deutschen Flotte, der sorgsame Pfleger auch des in ihr lebenden offensiven und todesmutigen Geistes, Herr v. Tirpitz, hat einem amerikanischen Journalisten Anmerkungen zur Geschichte der Gegenwart gegeben, die hier und vor allem dort drüben jenseits des Ozeans eine Wirkung nicht verfehlen können. Ist dieser Mann doch nicht nur der Träger der höchsten Würde in unserer Flotte, sondern auch ein Staatsmann von Qualitäten, dessen Blick die Welt umspannt und die Zusammenhänge des politischen Lebens erkennt. Was er sprach, das wird man überall mit Achtung, in England aber mit Gefühlen vernehmen, die sich aus knirschender Wut und schwerer Besorgnis fatal vermischen.

Man hatte ja an der Themse gemeint, Deutschland schon durch das Schreckgespenst des Aushungerns auf die Knie zu zwingen. . . . Nun hat der Großadmiral der deutschen Flotte, ein Mann, der, wenn er spricht, seine Worte und alle Möglichkeiten sorgsam wägt, öffentlich erklärt: „Wir Deutschen können, wenn wir wollen, dasselbe Spiel treiben, England umzingeln, jedes englische Schiff und jedes Schiff seiner Verbündeten torpedieren, und dadurch dem Lande den größeren Teil seiner Nahrungsmittelzufuhr abschneiden." Er fügte hinzu, daß wir an Unterseebooten größeren Typs den Feinden überlegen seien.

. . . . England würde . . . . in wenigen Wochen an den Rand des Verhungerns gelangen, wenn es gelänge, ihm die Zufuhr von Nahrungsmitteln abzuschneiden. Die übertrieben rasche Industrialisierung des Landes und die leichtfertige Umwandlung großer Strecken in Parks und Weideland machen England zum Sklaven einer ungehinderten Einfuhr. Und nun sagt Tirpitz, nicht irgendwer, daß wir das Mittel besitzen, England mit der eigenen Waffe vernichtend zu schlagen. Warum, so muß da laut und immer lauter gefragt werden — warum scheuen wir uns, die Waffe zu gebrauchen? Aus Humaniät gegen England? . . . . Gründe des Völkerrechts? Aber hat nicht England jeden Paragraphen dieses Rechtes mit Füßen getreten? Hat es die Nordsee gesperrt ohne Rücksicht auf die Neutralen, hat es die raffiniertesten Mittel gewählt, den Hungerkrieg auch gegen sie zu organisieren, folgt es nach alter Weise dem Plane, durch das Elend, das über die anderen Völker verhängt wird, die eigene Geldkatze zu füllen, so gibt es für uns auch keine völkerrechtlichen Bedenken mehr gegen einen Handelskrieg mit Unterseebooten, gegen die Erklärung eines Teiles des Atlantischen Ozeans zum Kriegsgebiet: Jedes Handelsschiff, das sich England nähert, werde vernichtet, wie England kein Handelsschiff in der Nähe der deutschen Küsten duldet. Auge um Auge, Zahn um Zahn. Es sei denn, daß die neutralen Mächte, Amerika voran, sich endlich gegen die Versklavung durch England aufrichten und die Befreiung der Nordsee fordern!

Und zweifellos hat Herr v. Tirpitz die Spitze seiner Anmerkungen zu der Geschichte der Gegenwart nach Amerika gelenkt. Man soll es auch aus seinem Munde dort drüben vernehmen, daß ganz Deutschland einzig in England den Urheber dieses furchtbaren Krieges erblickt, in diesem Diktator, der jedem die Kehle abschneidet, der ihm in den Weg kommen könnte. Ein Volk, dessen Geschichte und Wachstum auf „Seeräuberei, Gewalttätigkeit zu Wasser und zu Lande und Räubereien in allen Weltteilen beruht", ein Volk, das seine Kriege durch Söldner führen läßt, das Fußballwettkämpfe und Rennen gleichmütig abhält, während deutsche Frauen und Mütter ihr Bestes hergeben und weinen. Ein Volk, das die eigene Rasse verrät, das nur dem Profit des Augenblicks lebt und nicht die furchtbaren Probleme erkennt, die bald genug die Zukunft der weißen Rasse stellen wird, wenn erst unter den Trommelwirbeln Japans Asien und die gelbe Rasse erwacht. Werden und können aber die Vereinigten Staaten gleichmütig der Entwickelung zuschauen? „Unerklärlich", so sagte Herr v. Tirpitz, „bleibe ihm die Gleichgültigkeit Amerikas gegenüber den Ereignissen im Fernen Osten." Unerklärlich — denn düster erhebt sich über

der Pforte des Kommenden die Inschrift, die einst Admiral Togo verfaßte: „Der nächste Krieg wird ein allgemeiner Krieg Europas sein, dann kommt der große Krieg zwischen meiner Rasse und den Weißen." Dann aber wird der erste Gegner, auf den das neue Asien eindringen wird, Amerika sein.

Und noch eins hat der Führer und Organisator der deutschen Seemacht gesagt: „Wir sind bereit, den Krieg bis aufs Messer zu führen." Das klingt anders, als was das Gerücht von der Friedenssehnsucht der führenden Kreise in Deutschland unseren Feinden immer wieder ins Ohr säuselt. Und es soll auch so klingen. Und doppelt fest wird die Entschlußkraft zum Durchhalten werden, wenn der erste Fachmann Deutschlands und wohl der Welt frei und offen erklärt, daß wir die Kraft und das Werkzeug besitzen, das unangreifbare England zu Boden zu zwingen!

Artikel im „Berliner Tageblatt" vom 2. Januar 1915 von L. Persius, Kapitän zur See a. D.

Das Unterseeboot als Handelszerstörer.

Großadmiral v. Tirpitz hat dem Berliner Vertreter der „United Preß", die 700 amerikanische Blätter vertritt, gegenüber Andeutungen gemacht über eine von ihm ins Auge gefaßte, ganz moderne Art des Handelskrieges. Er stellte die Frage: „Was wird Amerika sagen, wenn Deutschland einen Unterseebootskrieg gegen alle feindlichen Handelsschiffe erklärt? England will uns aushungern. Wir können dasselbe Spiel treiben, England zu umzingeln, jedes englische Schiff oder jedes seiner Verbündeten, das sich irgendeinem Hafen Englands oder Schottlands nähert, torpedieren und dadurch den größeren Teil der Nahrungsmittelzufuhr abschneiden. Hieße das nicht nur England mit demselben Maß messen, mit dem es uns mißt?"

Sind es nur „Gedanken", die der Marinestaatssekretär aussprach, oder steht hinter ihnen der Wille zur Ausführung?

Selbst der human Denkende wird es heute, da Großbritannien uns, ohne den geringsten Skrupel zu empfinden, jede Zufuhr abzuschneiden versucht und uns auszuhungern sich bestrebt, billigen, wenn die Kriegführung nach dem Wort handelt: »à corsaire, corsaire et demi«. England hat schon vor dem Krieg die Zeiten der übelsten Seeräuberei heraufbeschworen. Churchill machte am 26. März des vorigen Jahres bekannt, daß englische Handelsdampfer bereits im Frieden artilleristisch bewaffnet werden würden, um sich im Krieg verteidigen (?) zu können. Damals erhob sich

selbst in der englischen Presse heftiger Widerstand — freilich ohne Erfolg —, weil man die Aufforderung zu Raub und Mord in der neuen Maßnahme nicht verkannte. Es wurde im „Berliner Tageblatt" seinerzeit ausgesprochen, daß, falls ein solcher armierter Handelsdampfer einmal in einem Krieg von einem deutschen Kriegsschiff aufgebracht würde, die Besatzung hoffentlich wie Verbrecher an der Raa aufgeknüpft würde. Die Kriegführung muß auch nicht davon abstehen, etwa einmal Private auf See in Mitleidenschaft zu ziehen. Es besteht überhaupt vielfach ein durchaus nicht angebrachter Widerspruch zwischen der Kriegführung am Lande und der zur See. Auf dem Lande wird die Bevölkerung oft in die kriegerischen Ereignisse hineingezogen. Durch die Beschießung eines Ortes, sei es durch Geschütze, sei es durch Bombenwürfe aus Luftschiffen und Aeroplanen, haben die friedlichen Bürger stark zu leiden. Und weiter, auf dem Lande gibt es kein Beuterecht, auf See hat großbritannischer Eigennutz dafür gesorgt, daß dieser barbarische Brauch, der vor hundert Jahren vielleicht verständlich war, noch heute ausgeübt wird.

Welchen Erfolg darf man sich von der Verwendung unserer Unterseeboote als Zerstörer des feindlichen Handels versprechen? Es ist bekannt, daß sich unsere Unterseeboote bereits auf diesem Gebiet, wenn auch in beschränktem Maße, betätigen. So versenkte „U 21" noch am 23. und 26. November die beiden englischen Dampfer „Malachite" und „Primo" nahe Havre. Das geschah allerdings durch artilleristisches Feuer, und den Besatzungen war es möglich, sich vor der Zerstörung ihrer Schiffe in Booten in Sicherheit zu bringen. Die neueren Unterseeboote haben außer ihrer eigentlichen Waffe, dem Torpedo, auch noch kleine Kanonen an Bord, die in Versenklafetten aufgestellt sind, das heißt, wenn das Boot taucht, werden die Geschütze in das Innere hinabgelassen. In Frankreich werden 6,5 cm-, in England 7,6 cm-Schnelladekanonen benutzt, deren Geschosse ausreichen, um recht beträchtliche Zerstörungen herbeizuführen. Es wird nun nicht immer möglich sein, diese Art der Zerstörung durch artilleristisches Feuer auszuüben. Es kann, wie Herr v. Tirpitz äußerte, der Fall eintreten, daß der betreffende Kauffahrer kurzerhand torpediert werden muß. Zum Beispiel, wenn es für das Unterseeboot wegen Anwesenheit von Kriegsschiffen gefährlich sein würde, aufzutauchen. Aber ebenso, wie oben gesagt, wie die Bevölkerung am Lande nicht immer geschont werden kann, so wird auch die Besatzung eines Kauffahrteischiffes einmal mit in die Tiefe genommen werden, wenn ein Torpedoschuß sein Ziel erreichte, und keine Zeit mehr blieb, die Rettungsboote

klar zu machen. Jedoch, wenn dieser Fall einige Male eingetreten ist, werden die Kauffahrer gewarnt sein! Ihre Besatzungen werden sich entsprechend vorbereiten, oder aber, und das wäre ja der Zweck des Verfahrens, die Handelsschiffahrt würde gänzlich in den gefährdeten Gewässern eingestellt, zum mindesten beschränkt werden.

Daß unsere Unterseeboote im Kanal Jagd auf feindliche Handelsschiffe machen können, wurde schon erwiesen. Selbst weiter hinaus wird es ihnen nicht schwer fallen, zu gehen. Bei dem frischen Wagemut, den wir schon an verschiedenen unserer Unterseebootskommandanten kennenlernten, ist es nicht zweifelhaft, daß sie sich auch bald im Atlantischen Ozean betätigen werden. Es handelt sich bei diesen Vorstößen in erster Linie um den Aktionsradius der Boote. Über unsere eigenen Boote wurden nie die Daten veröffentlicht. Es ist aber anzunehmen, daß die Boote mindestens über die gleichen Eigenschaften wie französische oder englische verfügen. Die neuesten von diesen können bei der Überwasserfahrt 2500 sm bei einer Marschgeschwindigkeit von etwa 10 Knoten, und 1700 sm bei einer von 14 Knoten zurücklegen. Von unseren Nordseehäfen bis Dover beträgt die Entfernung 340 sm, von dort bis zum Ausgang des Kanals noch weitere 240 sm. Von Wilhelmshaven um England und Irland herum und zurück zum Ausgangspunkt ist diese Reise etwa 1700 sm lang. Auch ihre Ausführung wäre für die Boote möglich. Es könnten also sämtliche Dampfer abgefangen werden, die von Übersee England zustreben. Technische Bedenken stehen, wie ausgeführt, nicht entgegen. Herr v. Tirpitz betonte in der oben erwähnten Unterredung, daß unsere neuesten Boote um England herumfahren und 14 Tage lang unterwegs bleiben könnten. Gewiß darf man sich solche Unterseebootsunternehmungen nicht einfach denken. Sie erfordern ein auf der Höhe stehendes Personal und Material. Aber die bisherigen Erfolge unserer Unterseebootswaffe berechtigen uns zu der Annahme, daß wir über solche verfügen.

Ebenso wie die englische Regierung die Nordsee als Kriegsgebiet erklärte, ohne sich irgendwelchen völkerrechtlichen Bedenken hinzugeben, ebenso sollte die Antwort der deutschen Regierung lauten: „Die gesamten englischen Küstengewässer und Zugangsstraßen zu den Häfen gelten als Kriegsgebiet. Welcher Handelsdampfer sich dorthin begibt, tut es auf eigene Gefahr.“ Aller Wahrscheinlichkeit nach würde uns die Ausführung des Gedankens unseres Marinestaatssekretärs einen bedeutsamen Schritt weiter bringen, um England den Lebensnerv abzuschneiden. Jedermann wird es freudig begrüßen, wenn der Gedanke sich recht bald in die Tat umsetzen würde.

Aus der „Schleswig-Holsteinischen Volks-Zeitung" vom 4. Januar 1915 Nr. 2.

Der Unterseebootserfolg gegenüber dem „Formidable" wird den Engländern wohl klarmachen, daß Deutschland die Macht hat, eine Drohung auszuführen, von der Tirpitz neulich in einem Interview gesprochen hat. Er erklärte dort, daß Deutschland den rücksichtslosen Krieg Englands gegen die Neutralen und seine Versuche, uns durch völlige Absperrung der See auszuhungern, mit einer Einkreisung Englands durch Unterseeboote beantworten könne. Wenn England jede Zufuhr an Deutschland unterdrücken will, wenn es rücksichtslos alles, was für Deutschland bestimmt ist, als Konterbande erklärt, so gebe es der deutschen Marine die moralische Berechtigung, jedes britische Schiff, das zur Versorgung von England heraneilt, in einer von den Engländern erlernten rücksichtslosen Weise zu behandeln. Da nun die deutschen Unterseeboote in der Lage sind, bei einer Fahrt mehr als 2500 sm zurückzulegen, und da sie über eine alles wagende Mannschaft und ein übergroß geschicktes Offizierkorps verfügen, so wird wohl die Zukunft eine dauernde Umkreisung der englischen Insel mit vielen Unterseebooten bringen können, der jedes englische Schiff, das einem britischen Hafen zustrebt, zum Opfer fällt. Kommt das zur Ausführung, so gibt es keine Transporte von Soldaten mehr, die man von Indien, Ägypten, Kanada oder Australien nach Flandern und Nordfrankreich schleppt, dann hört auch die Zufuhr der vielen Militärartikel und Kanonen, die man sich heute von geschäftigen Amerikanern kommen läßt, auf, endlich wird es dann auch nicht zu lange dauern, bevor der Moment einritt, in dem England, das uns aushungern wollte, selbst eine Hungersnot kennen lernt, wie sie Deutschland dank seinen Kräften und seiner jetzt einsetzenden staatssozialistischen Organisation erspart bleibt. Heute schon verzeichnet England eine recht gewaltige Preissteigerung, obschon es vorläufig nur die englischen Minen sind, welche den friedlichen Seemann die Kreideküsten Albions fliehen lehren.

Aus dem „Berliner Lokal-Anzeiger" vom 15. Januar 1915.

Rücksichtsloser Seekampf gegen England.

Köln, 15. Januar.

Der „Kölnischen Zeitung" gehen von geschätzter Seite Ausführungen zu, die empfehlen, aus Englands Kriegsmethode, uns auszuhungern, die unerbittlichen Folgerungen zu ziehen. Danach muß auch für uns das ganze englische Volk als Feind angesehen und

England, wo und wie wir es treffen können, als kriegführend behandelt werden. Wenn die deutsche Zufuhr um jeden Preis vernichtet werden soll, so ist es für uns nicht nur Kriegsrecht, sondern Kriegspflicht, mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln die englische Zufuhr zu schädigen. Kurz, der von Großadmiral v. Tirpitz als möglich hingestellte Kampf der Unterseeboote muß rücksichtslos eingeleitet und durchgeführt werden. Und auch unsere Luftflotte sollte sich die Störung des englischen Handels nach Kräften angelegen sein lassen. Wenn die englische Handelsflotte überall, wo sie in den Bereich unserer Unterseeboote gerät, vom Untergang bedroht ist, würden auch jenseits des Kanals die Neutralen mehr Rücksicht begegnen. Heute sieht man drüben noch nicht ein, was man diesen eigentlich zumutet, nämlich nichts weniger als die Aufgabe ihrer Neutralität. England will jetzt Mittel anwenden, um den Krieg abzukürzen. Wieviel Menschenleben im Falle des Gelingens der Aushungerung Deutschlands zugrunde gingen, ist ihm also gleichgültig. Demgegenüber haben wir ein noch größeres Interesse daran, den Krieg abzukürzen. Ob wir wollen oder nicht, wir müssen den Lebensnerv Englands, nämlich seine Handelsflotte, zu treffen suchen. Im übrigen hat sich die Kriegführung zur See aber dadurch geändert, daß Unterseeboote und Luftschiffe hinzugekommen sind. Auch bei der Minensperre kann man auf Rettungsmaßnahmen keine Rücksicht nehmen. Es genügt hier, daß die Tatsache den Beteiligten mitgeteilt wird. Die Folgen haben dann die Schiffer selbst zu tragen, wenn sie die Fahrt durch das Minengebiet wagen. Sinngemäß würde und müßte auch die Ankündigung genügen, daß Unterseeboote die englische Küste blockieren. Ist es außerdem richtig, daß englische Kriegsschiffe den offenen Hafen von Daressalam aufs neue bombardiert und darin befindliche Handelsschiffe vernichtet haben, so ist und muß das für uns ein Beweis dafür sein, wie England sich im Grunde seiner Seele unser Vorgehen gegen seine Handelsflotte denkt und für seekriegsüblich hält. Daß wir auch bei schärfster Ausnutzung der Unterseeboote gegen die englische Handelsflotte alle unnötigen Menschenopfer im Sinne der Humaniät vermieden sehen möchten, ist für uns dabei selbstverständlich. Aber es gilt, „den Krieg abzukürzen".

Anlage 26.

Note des Britischen Gesandten im Haag vom 7. Februar 1915 an den Niederländischen Minister für auswärtige Angelegenheiten über das Fahren britischer Handelsschiffe unter neutraler Flagge.

Den Haag, am 7. Februar 1915.

Herr Minister,

Ihrem Ersuchen entsprechend habe ich Sir Edward Grey telegraphisch um Auskunft gebeten über die Wahrheit der Gerüchte, wonach britischen Handelsschiffen das Aufziehen einer neutralen Flagge anbefohlen worden ist, um, wenn erforderlich, einem Angriff durch Unterseeboote zu entrinnen.

In Beantwortung habe ich Euer Exzellenz zu erwidern, daß Seiner Majestät Regierung bis jetzt noch keinerlei öffentliche Bekanntmachung über den Gebrauch einer neutralen Flagge erlassen hat; aber von diesem Vorgehen wird bekanntlich in der Praxis als von einer „Kriegslist" mit gewissen Einschränkungen Gebrauch gemacht.

Führt ein Handelsschiff eine falsche Flagge, so ist die alleinige Wirkung die, daß der Feind dadurch gezwungen wird, den üblichen Kriegsverpflichtungen zu folgen und sich durch Nachprüfung über die wirkliche Nationalität des Schiffes zu vergewissern, ehe er zur Wegnahme oder zur Versenkung schreitet.

Nachstehende Bestimmung ist in dem britischen Handelsschiffahrtsgesetz von 1894 enthalten:

(1) Wenn irgend jemand von der britischen Flagge Gebrauch macht und die britische Nationalität an Bord eines Schiffes annimmt, das ganz oder teilweise Personen gehört, die nicht berechtigt sind, Eigentümer eines britischen Schiffes zu sein zu dem Zweck, das Schiff als ein britisches erscheinen zu lassen, so ist dieses Schiff den Strafbestimmungen vorstehenden Gesetzes unterworfen, sofern dieses Vorgehen nicht zu dem Zwecke erfolgt ist, der in Ausübung eines Kriegsrechts erfolgenden Wegnahme durch den Feind oder durch ein fremdes Kriegsschiff zu entrinnen. Es ist gleichfalls in den „Instruktionen für die britischen Konsuln vom Jahre 1914"

bestimmt, daß „ein Schiff der Wegnahme ausgesetzt ist, wenn die britische Nationalität zu Unrecht angenommen wurde, ausgenommen den Fall, daß dies erfolgte, um der Wegnahme zu entrinnen".

Da hiernach und nach üblichem Brauch Seiner Majestät Regierung fremden Schiffen erlaubt hat, die britische Flagge zu hissen, um einer Wegnahme zu entgehen, sind wohl auch britische Handelsschiffe berechtigt, zu demselben Zweck eine fremde Flagge zu hissen insbesondere in Gewässern, in denen Deutschland seine Absicht angekündigt hat, Schiffe, Ladung und nicht kämpfende Mannschaft bei Sicht zu versenken. Wenn also britischen Handelsschiffen keinerlei Befehle gegeben worden sind, so wird ihnen sicherlich in diesem Sinne geraten werden.

Alle Gesetze des Krieges und der Menschlichkeit machen einem Schiffe zur Pflicht, sich vor Wegnahme eines Handelsschiffes über dessen Nationalität zu vergewissern, ganz abgesehen von der Unmenschlichkeit, die in der Vernichtung der Schiffsmannschaft, des Schiffes und seiner Ladung zu erblicken ist.

Diese Verpflichtung ist allen zivilisierten Nationen auferlegt, und Deutschland hat nicht das Recht, sie zu mißachten.

Indem ich das Obige nach Instruktionen Sir Edward Greys zur Kenntnis bringe, verbleibe ich usw.

Alan Johnstone.

Anlage 27.

Anweisung des Staatsdepartements in Washington an den Amerikanischen Botschafter in London vom 10. Februar 1915, gegen den Gebrauch neutraler Flaggen durch britische Handelsschiffe vorstellig zu werden.

Der Staatssekretär an den Botschafter W. H. Page.

(Telegramm.)

Staatsdepartement

Washington, den 10. Februar 1915.

Dem Departement ist die Erklärung der deutschen Admiralität vom Februar zur Kenntnis gebracht worden, wonach die Britische Regierung am 31. Januar den Gebrauch neutraler Flaggen auf britischen Handelsschiffen ausdrücklich ermächtigt haben soll, vornehmlich um deren Erkennung durch deutsche Seestreitkräfte zu verhindern. Die Aufmerksamkeit des Departements ist ferner auf Presseberichte gerichtet worden, nach denen der Kapitän der „Lusitania" auf Befehle oder Anordnungen der britischen Behörden die amerikanische Flagge hißte, um einem vorzeitigen Angriff seitens deutscher Unterseeboote zu entgehen, als sein Schiff sich der britischen Küste näherte. Die heutigen Presseberichte enthalten zudem eine angeblich offizielle Feststellung des Foreign Office, die den Gebrauch der Flagge eines neutralen Landes durch ein Schiff der Kriegführenden verteidigt, sofern dieser Gebrauch dazu dienen soll, der Wegnahme oder dem Angriff durch einen Feind zu entgehen.

In der Annahme, daß die vorstehenden Berichte der Wahrheit entsprechen, wünscht die Regierung der Vereinigten Staaten, indem sie sich die künftige Prüfung der Gesetzmäßigkeit und der Zulässigkeit einer mißbräuchlichen Verwendung der Flagge einer neutralen Macht zum Zwecke der Vermeidung einer Wegnahme vorbehält, in aller Wertschätzung Seiner Britischen Majestät Regierung auf die ernsten Folgen aufmerksam zu machen, die für amerikanische Schiffe und für amerikanische Bürger entstehen, wenn dieser Brauch fortgesetzt wird.

Der gelegentliche Gebrauch der Flagge eines neutralen oder feindlichen Staates, um einer drohenden Verfolgung zu entgehen oder einen annähernden Feind irre zu führen, wie er von den Presseberichten als Präzedenzfall dargestellt und, da berechtigt, von ihnen als einer Unter-

stützung würdig betrachtet wird, unterscheidet sich doch sehr stark von einer ausdrücklichen Anweisung einer kriegführenden Regierung an ihre Handelsschiffe, allgemein die Flagge einer neutralen Macht hissen zu dürfen innerhalb gewisser Teile des Meeres, die vermutlich von feindlichen Kriegsschiffen heimgesucht werden. Die formale Erklärung einer solchen Politik allgemeinen Mißbrauchs einer neutralen Flagge gefährdet die diese Gewässer befahrenden Schiffe der Neutralen in besonderem Grade, indem sie der Vermutung Raum läßt, daß es sich bei ihnen ohne Rücksicht auf die gehißte Flagge um Angehörige der Kriegführenden handelt.

Angesichts der Ankündigung der deutschen Admiralität, in bestimmt begrenzten Gewässern an den Küsten Großbritanniens und Irlands aktive Operationen zur See zu beginnen, würde die Regierung der Vereinigten Staaten mit großer Sorge dem allgemeinen Gebrauch der Flagge der Vereinigten Staaten durch britische Schiffe, die diese Gewässer befahren, entgegensehen. Eine solche Politik, wie sie Seiner Majestät Regierung einzuschlagen beabsichtigen soll, würde, wenn die Ankündigung der deutschen Admiralität in Wirksamkeit gesetzt wird, britischen Schiffen offensichtlich keinen Schutz gewähren, während sie auf der andern Seite eine ernste Bedrohung für Leben und Schiffe der amerikanischen Bürger bedeuten würde.

Die Regierung der Vereinigten Staaten verläßt sich daher darauf, daß Seiner Majestät Regierung alles in ihrer Macht Stehende veranlassen wird, um Schiffe britischer Nationalität von der mißbräuchlichen Verwendung der Flagge der Vereinigten Staaten in den in der deutschen Ankündigung erwähnten Meeresteilen abzuhalten, da eine solche Verwendung die in diesen Gewässern fahrenden Schiffe einer befreundeten Macht stark gefährden und der Großbritannischen Regierung für den Fall eines Angriffs durch deutsche Seestreitkräfte die Verantwortung für den Verlust des Lebens amerikanischer Bürger und amerikanischer Schiffe auferlegen würde.

Übergeben Sie bitte Sir Edward Grey im Sinne des Vorstehenden eine Note und legen Sie ihm die ernste Sorge nahe, die Ihre Regierung wegen der Sicherheit amerikanischer Bürger und Schiffe in der von der deutschen Admiralität erklärten Kriegszone empfindet.

Sie können hinzufügen, daß Ihre Regierung ernste Vorstellungen bei der deutschen Regierung erheben wird wegen der Gefahr, der amerikanische Schiffe und das Leben amerikanischer Bürger ausgesetzt werden, wenn die Ankündigung der deutschen Admiralität in Wirksamkeit gesetzt wird.

Bryan.

Anlage 28.

Amerikanisches Memorandum vom 11. Februar 1915 über den Gebrauch der amerikanischen Flagge durch britische Schiffe.

Der amerikanische Botschafter besuchte Sir Edward Grey am 11. Februar aus Anlaß des Empfangs telegraphischer Instruktionen seiner Regierung, die am 12. Februar in Washington veröffentlicht wurden und in der Londoner Presse am folgenden Tage erschienen. Nach Erörterung der von der Regierung der Vereinigten Staaten aufgeworfenen Punkte hinterließ er nachstehendes Memorandum:

„Die Aufmerksamkeit des Staatssekretärs in Washington ist auf gewisse Feststellungen gerichtet worden, die in der Presse erschienen sind und die Maßnahmen des Kapitäns des britischen Handelsschiffes „Lusitania" betreffen, wonach er die Flagge der Vereinigten Staaten hißte, um möglichen Angriffen seitens feindlicher Unterseeboote zu entgehen, als das Schiff sich vor kurzem den britischen Gewässern näherte. Angesichts der angekündigten Absicht der deutschen Admiralität, in bestimmt begrenzten Meeresteilen an den Küsten Großbritanniens und Irlands in aktive Operationen zur See einzutreten, empfindet die Regierung der Vereinigten Staaten eine gewisse Sorge wegen der Möglichkeit allgemeinen Gebrauchs der Flagge der Vereinigten Staaten durch britische in jenen Gewässern kreuzende Schiffe, indem die Folgen einer solchen Politik eine Bedrohung des Lebens und der Schiffe amerikanischer Bürger hervorzubringen geeignet sind.

Die Regierung der Vereinigten Staaten verläßt sich daher darauf, daß Seiner Majestät Regierung alles in ihrer Macht Stehende veranlassen wird, um den Gebrauch der amerikanischen Flagge in den in der deutschen Erklärung bezeichneten Meeresteilen zu verhindern, da ihrer Ansicht nach ein solcher Gebrauch die in diesen Gewässern fahrenden Schiffe einer befreundeten Macht gefährden könnte.

Die Amerikanische Regierung wird ernste Vorstellungen bei der deutschen Regierung erheben wegen der Gefährdung amerikanischer Schiffe und Bürger, die zu befürchten ist, wenn die deutsche Admiralität ihre Ankündigung in Wirksamkeit setzt."

Anlage 29.

Antwort des Niederländischen Ministers für auswärtige Angelegenheiten vom 15. Februar 1915 auf das Schreiben des Britischen Gesandten im Haag vom 7. Februar 1915.

Den Haag, am 15. Februar 1915.

Herr Minister!

Ich habe die Ehre, als Antwort auf meine Anfrage den Empfang des Schreibens Euerer Exzellenz vom 7. d. M. zu bestätigen. Sie haben mir darin freundlichst mitgeteilt, daß Ihre Regierung noch keine Bekanntmachung über den Gebrauch neutraler Flaggen durch britische Handelsschiffe erlassen hat, daß aber in der Praxis dieser Gebrauch als eine Kriegslist eingeführt ist.

Die Königliche Regierung weiß sehr wohl, daß Handelsschiffe einer kriegführenden Macht oft eine neutrale Flagge gehißt haben, um die Wachsamkeit feindlicher Kriegsschiffe zu täuschen.

Sie stimmt auch der Auffassung der Britischen Regierung zu, daß die Kriegsschiffe über Mittel verfügen, die ihnen das Recht der Durchsuchung gewähren, um die Nationalität eines ihnen verdächtigen Handelsschiffes festzustellen.

Immerhin bedeutet der Gebrauch der Flagge eines Staates ohne dessen Einwilligung stets einen Mißbrauch. In Kriegszeiten nimmt dieser Mißbrauch einen Charakter an, dessen Ernst von den Signatarmächten der Pariser Deklaration nicht verkannt werden sollte: er kompromittiert die neutrale Flagge, wirft Zweifel auf die ihre eigene Flagge hissenden neutralen Schiffe und setzt sie der Gefahr aus, als feindliche Schiffe mit allen daraus sich ergebenden gefährlichen Folgen angesehen zu werden.

Euer Exzellenz haben mir die Bestimmung des „Handelsschiffahrtsgesetzes" in Erinnerung gerufen, die besagt, daß der Mißbrauch der britischen Flagge strafbar sei, abgesehen von dem Falle, in dem ein Handelsschiff einer kriegführenden Macht sich dieser Flagge bedient, um der Wegnahme durch den Feind zu entgehen.

Die Königliche Regierung kann nicht zugeben, daß diese Bestimmung dazu führen kann, ein Recht für die britischen Handelsschiffe zu schaffen, nun ihrerseits die niederländische Flagge zu demselben Zwecke zu hissen.

Die niederländische Gesetzgebung verbietet ebenfalls den Mißbrauch der niederländischen Flagge, aber sie enthält keinerlei Ausnahmebestimmungen analog derjenigen im „Handelsschiffahrtsgesetz" für den Fall, daß die Flagge gebraucht wird, um dem Feinde zu entrinnen. Mangels internationaler, diese Frage regelnder Bestimmungen ist jeder Staat allein zuständig dafür, die Bedingungen festzulegen, unter denen von seiner nationalen Flagge Gebrauch gemacht werden kann.

Es ist klar, daß die Britische Regierung nicht immer in der Lage ist, den Gebrauch einer neutralen Flagge durch britische Handelsschiffe zu verhindern. — Aber die Königliche Regierung gibt sich der Erwartung hin, daß die Britische Regierung nicht einen Mißbrauch sanktioniert, der die niederländische Schiffahrt den Gefahren des Krieges aussetzt.

Ich bitte Euere Exzellenz, vorstehendes zur Kenntnis Ihrer Regierung zu bringen, und ergreife usw.

J. Loudon.

Anlage 30.

Der Amerikanische Botschafter in London übermittelt durch Telegramm vom 19. Februar 1915 dem Staatsdepartement in Washington ein Memorandum der Britischen Regierung über die Bekanntmachung des Deutschen Admiralstabes und den Gebrauch neutraler Flaggen auf britischen Kauffahrteischiffen.

Botschaft W. H. Page an den Staatssekretär.

Amerikanische Botschaft, London, den 19. Februar 1915.

Sir Edward Grey hat mir soeben nachstehendes Memorandum übergeben, nachdem Ihr Telegramm an ihn der Presse in Washington ausgehändigt wurde. Ich billigte seinen Vorschlag, dieses Memorandum am Sonnabend morgen den Zeitungen zur Veröffentlichung freizugeben.

Das am 11. Februar übergebene Memorandum lenkt in höflicher und freundschaftlicher Form die Aufmerksamkeit auf die Maßnahmen des Kapitäns des britischen Dampfers „Lusitania", der die Flagge der Vereinigten Staaten hißte, als sein Schiff sich britischen Gewässern näherte. Es erklärt weiter, daß die Regierung der Vereinigten Staaten eine gewisse Besorgnis empfindet angesichts der Möglichkeit allgemeinen Gebrauchs der Flagge der Vereinigten Staaten durch britische, jene Gewässer kreuzende Schiffe, wodurch Leben und Schiffe amerikanischer Bürger in Gefahr gebracht werden könnten.

Es war bekannt, daß die deutsche Regierung ihre Absicht verkündet hatte, britische Handelsschiffe schon bei Sicht durch Torpedierung zu versenken, ohne ihnen Gelegenheit zur Vorbereitung zu geben, um das Leben der nichtkämpfenden Besatzung und der Passagiere zu retten. Infolge dieser Drohung hißte die „Lusitania" die Flagge der Vereinigten Staaten sowohl auf ihrer Einreise als auf ihrer Ausreise. Seitens der sich auf ihr einschiffenden amerikanischen Passagiere war, vermutlich ihrer Sicherheit wegen, die Forderung auf Hissung der Flagge der Vereinigten Staaten erhoben worden. Inzwischen lief das Memorandum Euerer Exzellenz hier ein. Seiner Majestät Regierung hat der Schiffsgesellschaft keinerlei Rat erteilt, wie sie jener Forderung begegnen solle, und so hat die „Lusitania" Liverpool unter britischer Flagge verlassen.

Es erscheint unnötig, hinsichtlich der „Lusitania" im allgemeinen und

der Frage des Gebrauchs fremder Flaggen durch Handelsschiffe im besonderen mehr zu sagen. Das britische Handelsschiffahrtsgesetz läßt klar erkennen, daß der Gebrauch der britischen Flagge in Kriegszeiten erlaubt ist zum Zweck einer Verhinderung der Wegnahme. Man nimmt hier an, daß von jeder anderen Nation dasselbe Verfahren hinsichtlich des Gebrauchs ihrer Flagge anerkannt wird, und daß keine dieses Verfahren verboten hat. Es wäre daher unverständlich, von Seiner Majestät Regierung zu erwarten, daß sie den Gebrauch einer fremden Flagge durch britische Handelsschiffe zwecks Vermeidung einer Wegnahme durch den Feind gesetzlich verbieten solle. Nachdem die deutsche Regierung nunmehr ihre Absicht bekanntgegeben hat, Handelsschiffe bei Sicht mit ihrer nichtkämpfenden Mannschaft, ihrer Ladung und ihren Papieren zu versenken, ein Vorgehen, das von der Weltmeinung bisher nicht als Krieg, sondern als Seeräuberei empfunden wurde, ist man hier der Ansicht, daß die Regierung der Vereinigten Staaten loyalerweise von der britischen Regierung nicht fordern kann, britischen Handelsschiffen zu befehlen, sich der bisher erlaubten Mittel zu berauben, um nicht nur der Wegnahme, sondern dem viel schlimmeren Schicksal der Versenkung und Zerstörung zu entgehen. Großbritannien hat als neutrale Macht den Schiffen anderer kriegführender Staaten stets gestattet, die britische Flagge als Schutzmaßregel gegen Wegnahme zu gebrauchen, und Beispiele sind in Erinnerung, in denen Schiffe der Vereinigten Staaten sich diese Erleichterung während des amerikanischen Bürgerkrieges zunutze machten. Es würde jeder loyalen Erwartung entgegenstehen, wenn jetzt im umgekehrten Falle die Vereinigten Staaten und neutrale Mächte den britischen Schiffen die Freiheit verbieten wollten, gleiche Maßnahmen zu treffen. Die britische Regierung beabsichtigt nicht, ihren Handelsschiffen anzuraten, von fremden Flaggen aus allgemeinen Regeln heraus oder aus anderen Gründen denn zum Zwecke der Vermeidung einer Wegnahme oder Versenkung Gebrauch zu machen.

Die Verpflichtung der Kriegsschiffe kriegführender Mächte, sich von der Nationalität und dem Charakter eines Handelsschiffes vor dessen Wegnahme zu überzeugen, und „a fortiori" vor Versenkung und Zerstörung, ist allgemein anerkannt. Wird ihr nachgekommen, dann kann die Hissung einer neutralen Flagge an Bord eines britischen Schiffes unmöglich die neutrale Schiffahrt gefährden, und die britische Regierung ist der Ansicht, daß, sofern Neutralen in Mißachtung dieser Verpflichtung Verluste zugefügt werden, die alleinige Verantwortung für den Neutralen zugefügtes Unrecht auf das mißachtende feindliche Schiff und auf die diese Mißachtung anordnende Regierung fällt.

Page.

Anlage 31.

Denkschrift der Niederländischen Regierung vom 12. Februar 1915 über die deutsche Denkschrift vom 4. Februar 1915.

Das im „Reichsanzeiger" vom 4. Februar veröffentlichte Memorandum der Kaiserlichen Regierung richtet sich nicht allein an die Verbündeten und an die Gegner Deutschlands, sondern auch an die neutralen Mächte.

Es wirft diesen letzteren vor, daß sie sich mit wenig Ausnahmen den von Großbritannien befohlenen Maßnahmen unterworfen haben und es ihnen insbesondere nicht gelungen sei, die Freilassung deutscher von neutralen Schiffen fortgeführter Staatsangehöriger und die Rückgabe beschlagnahmter deutscher Waren durchzusetzen.

Es wirft ihnen ferner vor, in gewissem Sinne zu der Durchführung von britischen, mit dem Grundsatz der Freiheit der Meere nicht zu vereinbarenden Maßnahmen beigetragen zu haben, indem sie offensichtlich unter dem Druck Großbritanniens durch Ausfuhr- und Durchfuhrverbote den Transport nicht speziell zu Kriegszwecken bestimmter Waren nach Deutschland untersagten.

Endlich wirft es ihnen vor, der Auffassung zugestimmt zu haben, wonach die lebenswichtigen Interessen der Kriegführenden eine ausreichende Entschuldigung für jede Art der Kriegführung seien.

Das Memorandum warnt die Neutralen davor, weiterhin feindlichen Schiffen Besatzungen, Passagiere oder Güter irgendwelcher Art anzuvertrauen. Außerdem richtet es ihre Aufmerksamkeit auf die Zweckmäßigkeit, unverzüglich ihren Schiffen zu empfehlen, das in der Ankündigung des Admiralstabes vom 4. d. M. als Kriegsschauplatz erklärte Gebiet zu meiden, d. h. die Gewässer rings um England, Schottland und Irland, einschließlich des gesamten Ärmelkanals. Dieser Rat wird mit der Gefahr begründet, die die neutralen Schiffe laufen, Opfer eines gegen den Feind gerichteten Angriffs zu werden, und dies um so mehr, als die britische Admiralität den britischen Handelsschiffen befohlen habe, eine neutrale Flagge zu hissen.

Das Memorandum erklärt schließlich die Erwartung der Kaiserlichen Regierung, daß die neutralen Mächte die lebenswichtigen Interessen Deutschlands nicht weniger achten als diejenigen Englands und dazu beitragen, ihre Staatsangehörigen und deren Güter vom Kriegsschauplatz fernzuhalten.

Das Memorandum der Kaiserlichen Regierung nötigt die Niederländische Regierung zu folgenden Bemerkungen:

Die Königliche Regierung hat seit Anfang des Krieges gegen jede Maßnahme seitens der Kriegführenden energische Verwahrung eingelegt, die ihrer Ansicht nach dem Völkerrecht zuwiderhandelte und ihren nationalen Interessen Schaden zufügte. Sie hat ebenfalls Verwahrung eingelegt, als diese Interessen auch nur indirekt berührt wurden, wie in dem Falle der verhafteten deutschen Staatsangehörigen oder der deutschen Waren, die zu Unrecht an Bord niederländischer Schiffe beschlagnahmt wurden. Die Königliche Regierung hat die Freilassung der deutschen Staatsangehörigen erwirkt, die von den Dampfern „Tubantia" und „Zeelandia" fortgeführt wurden. Sie hat auch die übrigen Reklamationen nicht aufgegeben.

In den ersten Kriegsmonaten haben die Alliierten Regierungen auf die niederländischen Handelsschiffe, die bedingte Konterbande transportierten, ein System angewendet, nach dem jede für einen niederländischen Hafen bestimmte Ladung als verdächtig betrachtet wurde. Die Königliche Regierung hat gegen diese Haltung protestiert, weil sie nach internationalem Recht ein Hindernis für den erlaubten Handel darstellte.

Die Freiheit der Durchfuhr nach Deutschland, die im übrigen hinsichtlich des Rheins durch die Konvention von 1868 gewährleistet ist, wird keinesfalls durch die Königliche Regierung behindert. Wenn diese Durchfuhr abgenommen hat, dann infolge der von den Alliierten Regierungen getroffenen Maßnahmen zur See und nicht etwa infolge der von der Niederländischen Regierung getroffenen Anordnungen. Im Gegenteil hat die letztere gegenüber den Alliierten Regierungen stets auf die Pflichten hingewiesen, die ihre Stellung als neutrale Macht ihr hinsichtlich Deutschlands auferlegt. So hat sie sich geweigert, irgendeine Garantie zu geben, daß von Übersee eingeführte Waren nicht nach Deutschland ausgeführt werden würden.

Die Königliche Regierung legt auf das bestimmteste Verwahrung gegen den Verdacht ein, als habe sie Ausfuhrverbote unter dem Druck Großbritanniens erlassen. Beim Erlaß dieser Verbote hat sie sich nur von der Sorge leiten lassen, ihrem Lande die erforderlichen Läger zu erhalten. Auch hat über diese Frage keinerlei Meinungsaustausch mit der britischen Regierung stattgefunden.

Was die Bekanntmachung der britischen Admiralität vom verflossenen 3. November betrifft, die die ganze Nordsee als Kriegsgebiet erklärt, in der die Schiffahrt ernsten Gefahren ausgesetzt sei, so hat die Königliche Regie-

Das Memorandum der Kaiserlichen Regierung nötigt die Niederländische Regierung zu folgenden Bemerkungen:

Die Königliche Regierung hat seit Anfang des Krieges gegen jede Maßnahme seitens der Kriegführenden energische Verwahrung eingelegt, die ihrer Ansicht nach dem Völkerrecht zuwiderhandelte und ihren nationalen Interessen Schaden zufügte. Sie hat ebenfalls Verwahrung eingelegt, als diese Interessen auch nur indirekt berührt wurden, wie in dem Falle der verhafteten deutschen Staatsangehörigen oder der deutschen Waren, die zu Unrecht an Bord niederländischer Schiffe beschlagnahmt wurden. Die Königliche Regierung hat die Freilassung der deutschen Staatsangehörigen erwirkt, die von den Dampfern „Tubantia" und „Zeelandia" fortgeführt wurden. Sie hat auch die übrigen Reklamationen nicht aufgegeben.

In den ersten Kriegsmonaten haben die Alliierten Regierungen auf die niederländischen Handelsschiffe, die bedingte Konterbande transportierten, ein System angewendet, nach dem jede für einen niederländischen Hafen bestimmte Ladung als verdächtig betrachtet wurde. Die Königliche Regierung hat gegen diese Haltung protestiert, weil sie nach internationalem Recht ein Hindernis für den erlaubten Handel darstellte.

Die Freiheit der Durchfuhr nach Deutschland, die im übrigen hinsichtlich des Rheins durch die Konvention von 1868 gewährleistet ist, wird keinesfalls durch die Königliche Regierung behindert. Wenn diese Durchfuhr abgenommen hat, dann infolge der von den Alliierten Regierungen getroffenen Maßnahmen zur See und nicht etwa infolge der von der Niederländischen Regierung getroffenen Anordnungen. Im Gegenteil hat die letztere gegenüber den Alliierten Regierungen stets auf die Pflichten hingewiesen, die ihre Stellung als neutrale Macht ihr hinsichtlich Deutschlands auferlegt. So hat sie sich geweigert, irgendeine Garantie zu geben, daß von Übersee eingeführte Waren nicht nach Deutschland ausgeführt werden würden.

Die Königliche Regierung legt auf das bestimmteste Verwahrung gegen den Verdacht ein, als habe sie Ausfuhrverbote unter dem Druck Großbritanniens erlassen. Beim Erlaß dieser Verbote hat sie sich nur von der Sorge leiten lassen, ihrem Lande die erforderlichen Läger zu erhalten. Auch hat über diese Frage keinerlei Meinungsaustausch mit der britischen Regierung stattgefunden.

Was die Bekanntmachung der britischen Admiralität vom verflossenen 3. November betrifft, die die ganze Nordsee als Kriegsgebiet erklärt, in der die Schiffahrt ernsten Gefahren ausgesetzt sei, so hat die Königliche Regie-

rung der britischen Regierung den Einwand zugehen lassen, daß nach dem Völkerrecht allein der Umkreis, in dem unmittelbare militärische Maßnahmen der Kriegführenden stattfinden, ein derartiges Kriegsgebiet sein kann, und daß also eine Erweiterung dieser Bezeichnung auf ein so großes Gebiet wie die Nordsee eine schwere Verletzung des wichtigen Grundsatzes der Freiheit der Meere bedeutet, eines Grundsatzes, der von allen Nationen der Welt anerkannt ist.

Der Teil der deutschen Erklärung vom 4. Februar über die Begrenzung des Kriegsschauplatzes begegnet seitens der Königlichen Regierung demselben Einwand. Sie fordert demgegenüber erneut ihr Recht der freien Schiffahrt auf freiem Meer.

Die Niederländische Regierung hat keinen Anlaß, darüber zu wachen, daß die niederländische Handelsschiffahrt vermeidet, in einem Seegebiet zu fahren, das wegen seiner weiten Ausdehnung in Wirklichkeit nicht als Schauplatz unmittelbarer kriegerischer Handlungen betrachtet werden kann.

In der Praxis hat das britische Dekret bis heute die niederländische Schiffahrt in keiner Weise beeinflußt. Sie hat weiter dieselben Routen befahren, die sie zur Zeit des Erlasses des Dekrets eingeschlagen hat. Es hat ferner niemals irgendeine Blockierung niederländischer Häfen oder Küsten stattgefunden.

Die Niederländische Regierung verläßt sich darauf, daß die deutschen Kriegsmaßnahmen die niederländische Schiffahrt auch nicht weiter beeinträchtigen, und daß die Kaiserliche Regierung ihrer Marine die strengsten Befehle erteilen wird, unter allen Umständen den neutralen Charakter der niederländischen Schiffe zu achten.

Die Königliche Regierung hat bei der britischen Regierung Verwahrung gegen den Mißbrauch der niederländischen Flagge durch britische Handelsschiffe eingelegt. Dieser Mißbrauch vermindert jedoch nicht die Verantwortung der Kaiserlichen Regierung, da die Prüfung eines Schiffes vor seiner Wegnahme oder Versenkung eine Verpflichtung bedeutet, der der Kriegführende sich nicht entziehen kann. Sollte also ein niederländisches Schiff das Opfer eines Irrtums seitens der deutschen Streitkräfte werden, so würde die Verantwortung hierfür auf die Kaiserliche Regierung zurückfallen.

Die Niederländische Regierung, die den Pflichten ihrer Neutralität gegenüber den Kriegführenden strengstens nachkommt, kann erwarten, daß diese ihrerseits auch deren Rechte achten.

Den Haag, am 12. Februar 1915.

Anlage 32.

Note der Dänischen Regierung, dem Deutschen Gesandten in Kopenhagen am 16. Februar 1915 überreicht.

(Übersetzung.)

Die Regierung des Königs hat soeben von der dänischen Gesandtschaft in Berlin die Bekanntmachung des deutschen Admiralstabs vom 4. Februar und die beigefügte Denkschrift der Kaiserlichen Regierung erhalten.

Soweit diese Dokumente sich nur mit den Mitteln beschäftigen, welche die Kaiserliche Regierung gegen ihre Feinde anzuwenden beabsichtigt, also mit den Fragen, welche unmittelbar die Kriegführenden angehen, enthält sich die Regierung des Königs einer Erörterung. Aber andererseits sind diese Maßnahmen der Art, daß sie auch die Interessen der neutralen Mächte sehr stark berühren. Daher hat es die Kaiserliche Regierung auch für notwendig gehalten, Gründe anzuführen, die beweisen sollen, daß die neutralen Mächte das Recht verloren hätten, sich über das zu beklagen, was ihnen infolge der Kriegshandlungen zustoßen könnte, welche die Kaiserliche Regierung in den Gewässern rings um die britannischen Inseln vorbereitet.

Die Regierung des Königs kann diese Entrechtung nicht anerkennen. Sie hat gegen jede Anwendung der Lehre nachdrücklich Einspruch erhoben, nach welcher die Rechtfertigung für Verletzungen des Völkerrechts durch die Notwendigkeiten des Krieges begründet wurde. In diesem Sinne erinnert sie zunächst an die den Geschäftsträgern von Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Rußland am 12. November überreichte Note. Ferner hat die Regierung des Königs anläßlich der britischen Nordseesperre nicht verfehlt, umgehend und auf das bestimmteste zu erklären, daß sie das Recht eines Kriegführenden, den neutralen Staaten die Benutzung des freien Meeres und der anderen allen gemeinsamen Seewege zu verwehren, nicht anerkennen könne. Wenn die Kaiserliche Regierung uns ins Unrecht setzen will, weil wir uns mit einem diplomatischen Protest begnügt hätten, so muß daran erinnert werden, daß — ganz wie die Kriegführenden, in den Grenzen des Völkerrechts, die Wahl der Mittel haben — die Neutralen die gleiche Freiheit besitzen, vorausgesetzt, daß sie die Neutralität wahren, die sie erklärt haben.

Es ist vorstehend gesagt worden, daß Dänemark Einspruch erhoben hat, als Großbritannien, indem es einen gewissen Teil der Nordsee als Kriegsgebiet erklärte, den Anspruch erhob, die Wege der neutralen Schiffahrt zu beschränken. Dieser Einspruch ist in der obenerwähnten Note vom 12. November wiederholt worden. Die Königliche Regierung nimmt immer noch den gleichen Standpunkt ein. Sie macht also alle ihre Vorbehalte hinsichtlich der Erklärung, die seitens der Kaiserlichen Regierung soeben mitgeteilt worden ist.

Die Regierung des Königs nimmt an, daß die verantwortlichen deutschen Stellen ihr möglichstes tun werden, um die Gefahren abzuwenden, welche die dänische Schiffahrt bedrohen könnten; sie ist sich aber des Risikos bewußt, dem diese Schiffahrt trotzdem ausgesetzt sein wird. Sie ist bei der britischen Regierung förmlich vorstellig geworden, um jeden Mißbrauch der Nationalflagge zu verhindern. Die Königliche Regierung glaubt erwarten zu dürfen, daß die dänische Flagge von allen Seiten und in jeder Hinsicht geachtet werden wird. Sie hofft daher, daß die dänischen Schiffe nicht den Maßnahmen ausgesetzt sein werden, die von deutscher Seite angekündigt worden sind, und sie behält sich bezüglich der Schäden und Verluste, die durch die Ausführung solcher Maßregeln entstehen würden, alles vor.

Kopenhagen, den 16. Februar 1915.

Eine Note gleichen Wortlauts wurde den deutschen Gesandten in Stockholm am 15. Februar, in Christiania am 17. Februar übergeben.

Anlage 33.

Note der Italienischen Regierung, dem Staatssekretär des Äußeren in Berlin am 17. Februar 1915 übergeben.

(Übersetzung.)

Durch ihre Denkschrift vom 4. dieses Monats und durch die beigefügte Bekanntmachung, deren Wortlaut dem Minister des Äußeren durch Seine Durchlaucht den Fürsten Bülow übergeben worden ist, hat die Kaiserliche Regierung es für angezeigt gehalten, den neutralen Mächten ihre Absicht zur Kenntnis zu bringen, gewisse Vergeltungsmaßnahmen auszuüben gegen gewisse völkerrechtswidrige Seekriegshandlungen, welche die Deutsche Regierung der britischen Regierung vorwirft. Die Note vom 14. des Monats, die der Königlich Italienischen Regierung von dem deutschen Botschafter übergeben worden ist, bestätigt nur diese Absicht, indem sie im einzelnen die Umstände feststellt, welche die Schärfe der beabsichtigten Maßnahmen rechtfertigen sollten. Diese Mitteilungen sollten das Ziel haben, den neutralen Mächten zu gestatten, ihrerseits Vorkehrungen zu treffen, ihre Schiffe und Menschen den bedauerlichen Folgen zu entziehen, welche mit der Anwendung besagter Maßnahmen für jede Art von Schiffahrt in den britannischen Gewässern vom 18. dieses Monats an verbunden sein könnten.

Die Regierung Seiner Majestät hält es nicht für ihre Aufgabe, das Wesen der Maßnahmen zu prüfen, um die es sich zwischen den Kriegführenden handelt, aber sie glaubt sich einiger bezüglicher Bemerkungen nicht enthalten zu können hinsichtlich der Beziehungen zwischen den Kriegführenden und den Neutralen. Infolge der Absichten, welche die Kaiserlich Deutsche Regierung gegenüber ihrem Kriegsgegner geglaubt hat verkünden zu dürfen, werden die neutralen Personen und Waren, die sich in den bezeichneten Gewässern an Bord britischer Schiffe befinden, weit schwereren Gefahren ausgesetzt sein als durch die Regeln der sonst üblichen Seekriegführung. Die Berechtigung, diese Schiffe gemäß den Grundsätzen des Völkerrechts zu benutzen, erleidet infolgedessen eine viel größere Beschränkung als die, welche man bei gewöhnlicher Anwendung jener Regeln zu gewärtigen haben würde.

Die Kaiserliche Regierung weiß sehr wohl, daß die Berechtigung, feindliche Handelsschiffe zu zerstören, ganz besonders im Hinblick auf die Rechte und Interessen der Neutralen Gegenstand ernstesten Widerspruchs auf dem Gebiete der Lehre und der Praxis des Seekriegsrechts gewesen ist. Die Regierung des Königs glaubt jedenfalls nicht, daß eine vorhergehende Ankündigung genügen dürfte, um einen Kriegführenden gegenüber den Neutralen von der Verantwortlichkeit zu befreien, die eine solche Zerstörung ihm durch die etwaigen Schädigungen neutraler Personen und neutraler Güter auferlegen kann. Sie könnte im übrigen keineswegs zugeben, daß eine Gefahr dieser Art den Schiffen drohen könnte, die ordnungsmäßig ihre Nationalflagge führen. Die Rechte, die das Völkerrecht den Kriegführenden gegen die Schiffe eines Neutralen zuerkennt, sind fest umrissen durch die Regeln, betreffend die Blockade, die Konterbande und die feindliche Unterstützung: keine Beschränkung der Freiheit jener Schiffe auf hoher See könnte geduldet werden, außer der, die sich aus der Anwendung dieser Regeln ergibt. Die Regierung des Königs hat nicht verfehlt, gegenüber der britischen Regierung die Schritte, die sie für nützlich hielt, zur Wahrung ihrer Interessen und Rechte zu unternehmen, und sie wird nicht verfehlen, es weiterhin zu tun; aber sie könnte nicht zulassen, daß das Verfahren eines Kriegführenden seinen Gegner ermächtigt, die unangenehmen Folgen des Streites auf die Neutralen zurückfallen zu lassen, welches auch immer die Gründe sein mögen, die eine gewaltsame Änderung seiner Angriffs- und Verteidigungsmittel zu rechtfertigen vermögen, und welcher Art das Interesse sein mag, das er an diese Anwendung knüpft.

Wenn es sich ereignen sollte, daß das Leben oder die Güter italienischer Bürger, unter dem Schutze der nationalen Flagge, durch die Maßnahmen deutscher Seestreitkräfte in einer Art betroffen würden, die nicht mit den Regeln des Rechtes übereinstimmt, so könnte die Verantwortung der Kaiserlichen Regierung nicht beschränkt werden auf einfache geldliche Entschädigungen für die Verluste, die durch eine Tat dieser Art verursacht sind. Und da die amtliche Erklärung seitens der deutschen Behörden, daß eine solche Gefahr besteht, naturgemäß genügt hat, um in der Schiffahrt und dem Handel des Königreichs ernste Beunruhigung hervorzurufen, so wäre die Regierung des Königs der Kaiserlichen Regierung dankbar, wenn sie ihr die Versicherung geben wollte, daß ihre Seekriegsleitung keine Maßnahmen gegen italienische Schiffe ergreifen wird, außer in den Fällen und unter den Bedingungen, die durch die allgemein anerkannten Regeln des internationalen Rechtes vorgesehen sind, und daß die notwendigen An-

weisungen gegeben werden, damit keine feindliche Handlung gegen ein Schiff mit italienischer Flagge ausgeübt wird, ohne daß die wirkliche Nationalität des Schiffes vorher regelrecht festgestellt worden ist.

Die Kaiserliche Regierung wird in diesem Schritt sicherlich nur den festen Wunsch sehen, jedem unangenehmen Zwischenfall zwischen den beiden Ländern vorzubeugen, sowie einzutreten für die genaueste Achtung vor den Regeln des internationalen Seerechts hinsichtlich der Beziehungen zwischen den Kriegführenden und den Neutralen.

Berlin, den 17. Februar 1915.

Anlage 34.

Note der Spanischen Regierung, dem Staatssekretär des Äußeren in Berlin am 17. Februar 1915 übergeben.

(Übersetzung.)

Am Vormittag des 17. Februar hat der Spanische Botschafter die Ehre gehabt, seitens seiner Regierung Seiner Exzellenz dem Staatssekretär des Äußeren die folgende Mitteilung zur Kenntnis zu bringen:

Die Regierung Seiner Majestät hat von den Maßnahmen, die in der ihr am 6. übergebenen Note angekündigt worden sind, Kenntnis genommen mit dem Vorbehalt, die der Note beigefügte Denkschrift zu prüfen, welche der Königlichen Regierung inhaltlich telegraphisch mitgeteilt worden ist. Sie ist überzeugt, daß die verantwortlichen deutschen Stellen alle notwendigen Vorsichtsmaßregeln treffen werden, um jede Verwechslung zwischen den spanischen und den Deutschland feindlichen Schiffen zu vermeiden und um Leben und Eigentum der Spanier, die sich darauf beschränken, in rechtmäßiger Form ihre legitimen Rechte auszuüben, nicht einer unrechtmäßigen Behandlung auszusetzen.

Die Königliche Regierung hat kein Ausfuhrverbot auf Verlangen irgendeines kriegführenden Staates erlassen und hat sich darauf beschränkt, die Ausfuhr von Artikeln einzuschränken, die für den heimischen Verbrauch dringend notwendig sind. Sie hat indessen die Ausfuhr von Artikeln verboten, die Spanien selbst einführen muß und die es nur erhalten kann unter der Garantie, daß sie ausschließlich in Spanien verbraucht werden, wie z. B. Sodanitrat, das es aus England einführt, und das Kokain aus Deutschland.

Herr Polo de Bernabé hat Seine Exzellenz den Staatssekretär wissen lassen, daß die Regierung Seiner Majestät bei den Regierungen Frankreichs und Englands bei allen Gelegenheiten vorstellig geworden ist, wenn sie davon Kenntnis erhalten hat, daß deutsche Passagiere auf spanischen Schiffen festgenommen worden sind, indem sie den Standpunkt verteidigt hat, der ihrer Ansicht nach der rechtmäßige ist, und indem sie mit den beiden Regierungen die in dieser Angelegenheit eingeleiteten Verhandlungen fortgeführt hat.

Der spanische Marineminister hat Anweisungen gegeben, daß die spanischen Handelsschiffe beim Insichtkommen von U-Booten anhalten, und daß sie dem Kommandanten des U-Bootes ein Boot mit einem Schiffsoffizier und den Papieren schicken, um das Erkennen der Nationalität zu erleichtern.

Berlin, den 17. Februar 1915.

Für Kapitel 2 und 3 benutzte Literatur zu den seekriegsrechtlichen Fragen und zu den englischen Handelskriegsmaßnahmen.

T. Gibson Bowles: „The Declaration of Paris." Sampson Low, Marston & Co., London 1910.

T. Gibson Bowles: „Sea Law and Sea Power." Verlag Murray, London 1910.

Graf E. Reventlow: „Großbritannien, Deutschland und die Londoner Deklaration." Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1911.

Lord Edward Grey: „25 Jahre Politik. 1892—1916." Deutsche Übersetzung. Verlag F. Bruckmann, München 1926.

Prof. Dr. Paul Eltzbacher: „Totes und lebendes Völkerrecht." Duncker & Humblot, München, Leipzig 1916.

Theo Sommerlad: „Die alte und die neue Kontinentalsperre." Verlag Niemeyer, Halle 1918.

Louis Guichard: „Histoire du Blocus Naval (1914—1918)." Verlag Payot, Paris 1929.

Denys Cochin: „Les Organisations de Blocus en France pendant la Guerre (1914—1918)." Verlag Plon-Nourrit & Cie., Paris 1926.

James Shotwell: „Economic and Social History of the World War. Sweden, Norway, Denmark and Iceland in the World War." New Haven: Yale University Press, 1930.

H. F. Wyatt: „England's threatened Rights at Sea" im „Journal of the Royal United Service Institution Januar—Juni 1910."

Sammelwerk des Untersuchungsausschusses der Verfassunggebenden Deutschen Nationalversammlung und des Deutschen Reichstages 1919—1928. „Völkerrecht im Weltkrieg." Dritte Reihe, vierter Band. Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, Berlin 1927.

Bonner Staatswissenschaftliche Untersuchungen, Heft 9, „Die deutschen Vergeltungsmaßnahmen im Wirtschaftskrieg." Verlag Schroeder, Bonn und Leipzig 1924.

Dr. jur. Ernst Vanselow, Kapitän zur See a. D.: „Praxis des Völkerrechts." Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1931.

Dr. J. Jastrow: „Völkerrecht und Wirtschaftskrieg." Verlag Kern, Breslau 1917.

Dr. Edwin J. Clapp: „Britisches Seekriegsrecht und die Neutralen im Kriege 1914/16." Deutsche Übersetzung. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1916.

Personenverzeichnis.

Asquith, engl. Premierminister 25.
Bachmann, Vizeadmiral 78, 90, 97, 114—116, 119, 127, 136.
Ballin, Generaldirektor 71.
Bauer, Korvettenkapitän 2, 6, 8, 38, 40, 41, 76, 145.
Behncke, Konteradmiral 28, 90.
Graf Bernstorff, Botschafter 134.
v. Bethmann Hollweg, Reichskanzler 27, 35, 52, 54—57, 79—81, 84, 140.
Blum, Kapitänleutnant 153, 154, 155.
Fürst Bülow, Botschafter 133.
v. Capelle, Admiral 71.
Churchill, engl. Marineminister 24, 156, 157.
Delbrück, Staatssekretär 78, 79.
Conan Doyle, Schriftsteller 157.
Eckermann, Konteradmiral 8.
v. Falkenhayn, General 78, 79, 84.
Feldkirchner, Kapitänleutnant 30.
Lord Fisher, Admiral 156, 157.
Graßhoff, Kapitän zur See 28.
Lord Grey, engl. Außenminister 11, 19, 147.
Gerard, Botschafter 107.
v. Gierke, Professor 70.
Hansen, Kapitänleutnant 105.
v. Harnack, Professor 70.
Helfferich, Staatssekretär 23.
v. Hennig, Kapitänleutnant 6, 170.
Hersing, Kapitänleutnant 4, 30, 31, 34, 60, 63.
Heydel, Fregattenkapitän 28, 74, 77.
v. Hindenburg, Feldmarschall 176.
Hoppe, Kapitänleutnant 6.
House, Oberst 134.
v. Ingenohl, Admiral 4, 8, 78.
v. Jagow, Staatssekretär 97, 107.
Jellicoe, Admiral 153.
Kahl, Professor 70.
König, Kapitänleutnant 171.
Kolbe, Kapitänleutnant 61.
Dr. Kriege, Wirkl. Geh. Rat 44—48, 51, 52.
Lansing, amerikan. Unterstaatssekretär 134.
Lemmer, Kapitänleutnant 171.
v. Müller, Admiral 91, 92, 93, 117.
Nordmann, Kapitän zur See 153, 154.
v. Pohl, Admiral 8, 9, 27, 36, 38, 53ff., 66, 67, 77, 78—85, 90, 91, 96, 116, 141, 145.
Pohle, Kapitänleutnant 170.
Scheer, Vizeadmiral 31, 32, 34.
Schiemann, Professor 70.
Freiherr v. Schleinitz, Vizeadmiral 153.
v. Schmoller, Professor 70.
Graf v. Schweinitz, Kapitänleutnant 170.
Schwieger, Kapitänleutnant 63, 64.
Sir Percy Scott, Admiral 157.
Seebohm, Kapitän zur See 8.
Sering, Professor 70.
Sonnino, italien. Minister 97, 133.
Stoelzel, Kapitän zur See 28.
v. Suchodoletz, Kapitänleutnant 170.
v. Tirpitz, Großadmiral 34, 35ff., 71, 91—94, 119, 141, 142, 144, 152, 154, 174.
v. Treutler, Gesandter 97, 116, 117, 118.
Triepel, Professor 70.
Vanselow, Korvettenkapitän 28.
Wachendorff, Oberleutnant zur See 171.
Weddigen, Kapitänleutnant 4, 34.
Dr. v. Wiegand 34, 35.
v. Wilamowitz-Möllendorff, Professor 70.
Kaiser Wilhelm II. 36, 58, 60, 86, 91—94, 114, 119, 120, 129, 130, 135—138.
Zimmermann, Unterstaatssekretär 53, 78—82, 84, 143.

Das amtliche Admiralstabswerk

Der Krieg zur See 1914-1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung

Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. E. v. Mantey

Mit zahlreichen Karten, Tabellen und Anlagen

Der Krieg in der Nordsee

Bearbeitet von **Konteradmiral Dr. phil. h. c. O. Groos**

I. Band: **Von Kriegsbeginn bis Anfang September 1914**
Zweite, durchgesehene Auflage. (Zur Zeit vergriffen.)

II. Band: **Von Anfang September bis November 1914**
RM 9,50, in Halbleinen RM 12,50, in Ganzleinen RM 13,50, in Halbleder RM 17,50.

III. Band: **Von Ende November 1914 bis Anfang Februar 1915**
RM 12,50, in Halbleinen RM 15,50, in Ganzleinen RM 16,50, in Halbleder RM 20,—.

IV. Band: **Von Anfang Februar bis Ende Dezember 1915**
RM 10,—, in Ganzleinen RM 14,—, in Halbleder RM 17,50.

V. Band: **Von Januar bis Juni 1916. Die Seeschlacht vor dem Skagerrak**
(2 Bände), in Ganzleinen RM 26,—, in Halbleder RM 30,—.

Der Krieg in der Ostsee

I. Band: **Von Kriegsbeginn bis Mitte März 1915**
Bearbeitet von **Korvettenkapitän R. Firle.** Dritte Auflage. (z. Zt. vergriffen.)

II. Band: **Das Kriegsjahr 1915**
Bearbeitet von **Kapitänleutnant Rollmann.** RM 13,—, in Halbleinen RM 16,—, in Ganzleinen RM 17,—, in Halbleder RM 21,—.

III. Band (Schlußband): **Die Kriegsjahre 1916/18.**
Bearbeitet von **Kapitänleutnant Rollmann.** (In Vorbereitung.)

Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern

Bearbeitet von **Admiral Dr. phil. h. c. E. Raeder**

I. Band: **Das Kreuzergeschwader**
Zweite, durchgesehene Auflage. RM 14,—, in Halbleinen RM 17,—, in Ganzleinen RM 18,—, in Halbleder RM 22,—.

II. Band: **Die Tätigkeit der Kleinen Kreuzer „Emden", „Königsberg" und „Karlsruhe". Mit einem Anhang: Die Kriegsfahrt des Kleinen Kreuzers „Geier"**
RM 11,—, in Halbleinen RM 14,—, in Ganzleinen RM 15,—, in Halbleder RM 18,50.

Der Krieg in den türkischen Gewässern

Bearbeitet von **Konteradmiral a. D. H. Lorey**

I. Band: **Die Mittelmeer-Division**
RM 14,50, in Ganzleinen RM 18,50, in Halbleder RM 22,50.

Die Überwasserstreitkräfte und ihre Technik

Bearbeitet von Kapitän z. S. (Ing.) **Paul Köppen**
RM 11,50, in Ganzleinen RM 15,50, in Halbleder RM 19,—.
Weitere Bände befinden sich in Vorbereitung.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68

Druck von Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstraße 68—71